

Peter Sauber in den späten 70er-Jahren mit Pilot Eugen Strähli und dem Sauber C5.



Start ins wilde Abenteuer

1970-1979 Er sei ein Racer, er liebe seinen Sport, sagte Ex-Formel-1-Boss Bernie Ecclestone einst über Peter Sauber. Wie sehr er das tut, zeigt die AR-Serie zum Sauber-Jubiläum.

Peter Haab

Das Corona-Virus sorgt seit Wochen weltweit für unfassbare wirtschaftliche Verwerfungen. Im Sog dieser globalen Gesundheits- und Wirtschaftskrise erlebt die Formel 1 die schwierigste Zeit ihres Bestehens. Nur ein kurzfristig geschnürtes Rettungspaket von F1-Besitzer Liberty Media und staatliche Unterstützung in Form von Kurzarbeit haben bis anhin verhindert, dass kleinere und mittlere Teams in die Insolvenz rutschen. Vor allem Privatteams, die seit Jahren am Rande des finanziellen Abgrunds balancierten, zittern um ihre Zukunft. Keine Planungssicherheit, keine Einkünfte – in der Formel 1 hat derzeit niemand Grund zur Freude.

Ganz anders liegt der Fall beim Schweizer Motorsportpionier Peter Sauber, der vor vier Jahren der Formel 1 definitiv Adieu gesagt hat: Die Sauber Motorsport AG feiert in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen. Der 76-jährige Zürcher Unternehmer hat nach wie vor einen guten Draht zur Formel 1 und leidet mit den Entscheidungsträgern der Königsklasse mit: «In der aktuellen Situation ist es für alle Beteiligten extrem schwierig. Aber besonders die Privatteams stehen natürlich unter grossem Druck.»

Peter Sauber weiss wie kein Zweiter, was es bedeutet, in besonders turbulenten Zeiten ein Motorsportunternehmen über die Runden zu bringen. Wie so viele andere im Rennsport aktive Firmen durchlebte auch die Firma Sauber in den vergan-

genen fünf Jahrzehnten mehrere schwierige Phasen. Doch um es in der modernen Umgangssprache auszudrücken: Sauber Motorsport ist immer noch online! Das in Hinwil ZH ansässige Formel-1-Team firmiert unter dem Firmennamen Sauber Motorsport AG. Die Teilnehmerbezeichnung in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft lautet Alfa Romeo Racing Orlen. So viel zur Aktualität.

Gegen jede Vernunft

Als Peter Sauber 1967 im Zürcher Seefeldquartier durch einen Jugendfreund den Rennfahrer Arthur Blank kennenlernte, war es bis zur Gründung der eigenen Firma nicht mehr weit. Und seit er an jenem denkwürdigen 15. Mai 1970 beim Notariat in Wetzikon ZH seine Firma PP Sauber AG (PP steht für Peter Paul) mit Sitz in Hinwil gründete, war es im geschäftlichen und privaten Bereich der Person Peter Sauber nie mehr ganz ruhig. Die Firmengründung war eine Entscheidung, welche das Leben des gelernten Elektromonteurs so einschneidend prägte wie keine andere. Vor allem deshalb, weil er sich für schweizerische Verhältnisse eine ziemlich exotische Unternehmensbranche ausgesucht hatte. Motorsport-Business in der doch eher

Vom C1 zum C5

1970

Der C1 hat ein Rohrrahmen-Chassis mit Teilen aus einem Brabham-F3, der Motor ist ein Ford-Cosworth-SCA-4-Zylinder (997 cm³). Konstrukteur und Pilot Peter Sauber holt den SM-Titel.



1971

Der C2 besteht aus einem Rohrrahmen-Chassis mit Teilen eines March-F2. Im Heck gibt es einen Ford-Cosworth-FVC-Motor (4 Zylinder, 1790 cm³). Gefahren wird die zweite Sauber-Konstruktion bei Rundstrecken- und Bergrennen von Hans Kühnis.

1972

Paul Keller wird mit dem Sauber C2 Schweizer Vizemeister.

1973

Der C3, konstruiert von Guy Boissin, hat ein Rohrrahmen-Chassis. Es gibt zwei Motoren, einen Ford-Cosworth FVA (4 Zylinder, 1598 cm³) und einen Ford-Cosworth BDG (4 Zylinder, 1975 cm³). Pilot ist Hans Kühnis.



1974

Vier Jahre nach dem Erfolg von Peter Sauber gewinnt auch Friedrich Hürzeler mit dem C1 die Schweizer Meisterschaft.

beschaulichen Schweiz bedeutete aufregendes Abenteuer und finanzielles Risiko zugleich.

«Durch meine gelegentlichen Renneinsätze auf einem getunten VW-Käfer und die diversen Bastelarbeiten an diesem Auto bin ich mit der Schweizer Rennsportszene in Kontakt gekommen», erzählt Peter Sauber. «Dort habe ich Ruedi Siegfried kennengelernt, der einen selbst gebauten Rennwagen mit Rohrrahmenchassis gefahren ist. Mit ihm habe ich das Projekt zum Bau von zweisitzigen Rennsportwagen entwickelt. Hätten wir damals unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft, ob es sinnvoll ist, in der Schweiz Rennwagen zu bauen und zu verkaufen, hätte die Antwort eigentlich «Nein» lauten müssen.»

Beim C1 (das C steht übrigens noch heute für den Vornamen von Peter Saubers Ehefrau Christiane) diente als Lieferant für Fahrwerksteile, Motor und Getriebe ein Occasions-Brabham-Formel-3. Ruedi Siegfried konstruierte für den zweisitzigen Rennwagen ein Rohrrahmenchassis. Peter Sauber war für den Aufbau und die neue Karosserie verantwortlich. Der C1 war der Konkurrenz klar überlegen. «Vor allem dank dieses guten Autos habe ich 1970 die Schweizer Meisterschaft für Sportwagen gewonnen. Ich war zwar ziemlich schnell unterwegs, aber sicher kein Ausnahmemental», erklärt Sauber schmunzelnd.

Ein enormer Vertrauensbeweis

1971 präsentierte Sauber am Automobilsalon in Genf auf dem Stand des ACS den C2 mit 1.8-Liter-Cosworth-Motor. Dem erfolgreichen Konzept des C1 war man treu geblieben. Dieses Mal hatte Sauber aber Fahrwerksteile eines March 702 F2 verwendet. Der damalige Präsident des Schweizerischen Auto-Rennsportclubs (SAR), Hans Kühnis, war vom Fahrzeug überzeugt und bestellte kurzerhand einen neuen C2. Als bereits routinierter Pilot verstand es Kühnis, das Potenzial des zweisitzigen Rennwagens auszuschöpfen, und pilotierte den Wagen zu diversen Klassensiegen. «Der Auftrag von Hans Kühnis, er war ja damals bereits ein etablierter Rennfahrer und Berg-Europameister, war für mich ein enormer Vertrauensbeweis und ein starker Motivationsschub. Aus unternehmerischer Sicht hatte ich ein erstes Etappenziel erreicht», schwärmt Peter Sauber noch heute.

Für den C3 wurden dann 1973 mit Ausnahme von Motor und Getriebe erstmals keine käuflichen Rennwagenbauteile mehr verwendet. Das Auto basierte wie seine zwei Vorgänger auf einem Rohrrahmenchassis. Auf den C3 folgte der äusserlich sehr ähnlich aussehende C4. Der mit einem Zweiliter-Cosworth-BDG-Motor ausgerüstete Wagen blieb eine Einzelanfertigung. Es war das erste Sauber-Modell, bei dem anstelle des Rohrrahmens ein Aluminium-Monocoque-Chassis verwendet wurde. Als Konstrukteur zeichnete Edi Wyss verantwortlich, der von McLaren zu Sauber gewechselt hatte.

In den Jahren 1976 bis 1978 wurde mit dem C5 erstmals eine Kleinserie aufgelegt, die mit einem BMW-F2-Zweiliter-Motor ausgerüstet war. Er sollte das erfolgreichste Sauber-Fahrzeug der ersten Firmendekade werden. 1976 gewann Herbert Müller für das Francys Racing Team mit dem C5 die damals prestigeträchtige Interserie (Deutschland und angrenzende Länder). Sauber wurde damit vom nationalen Schweizer Bewerber zu einem

über die Grenzen hinaus bekannten Fahrzeugkonstrukteur. 1978 fuhren Marc Surer (damals Formel-2-Pilot), Harry Blumer und Eugen Strähle den speziell für Le Mans aufgebauten C5 beim 24-Stunden-Rennen. Ein Motorproblem machte dort aber alle Träume auf den angestrebten Klassensieg zunichte (s. Kolumne rechts).

Noch kein rentables Geschäft

Nach den ersten zehn Jahren als Motorsportunternehmer zog Peter Sauber eine ernüchternde wirtschaftliche Bilanz: «Wir hatten von 1970 bis 1978 insgesamt 13 Autos der Typen C1 bis C5 konstruiert. Darauf waren wir als private Autobauer natürlich stolz. Aber die Herstellung von Rennwagen war unter dem Strich nicht rentabel. Also haben wir uns 1979 entschieden, als Dienstleister für Kunden in der Schweizer Meisterschaft drei Formel-3-Fahrzeuge vorzubereiten und einzusetzen. Beat Blatter gewann die Schweizer Meisterschaft für Rennwagen auf dem von uns eingesetzten Lola Formel 3.»

Hat es in diesen schwierigen Jahren auch Momente gegeben, in denen Sauber daran dachte, das Handtuch zu werfen? «Ja, ehrlich gesagt, gab es immer wieder heikle Situationen, in denen ich mir überlegen musste, wie ich das nächste Projekt finanzieren konnte.» ●



Noch nicht aus der C-Reihe: Peter Sauber und sein getunter VW-Käfer.

Fotos: Zischengas, Arno Kähr

Der grosse Triumph

Das Geschäftsmodell als Dienstleister wurde 1980 weitergeführt. Mit den beiden Fahrern Marc Surer und Walter Nussbaumer wurden zwei BMW M1 in der Procar-Serie eingesetzt. Das Münchner Mutterhaus bot technische Unterstützung und mit dem Jeans-Produzenten Pooh stand zudem ein grosszügiger Sponsor zur Verfügung. 1981 kehrte Sauber Motorsport als Konstrukteur auf die internationale Bühne zurück. Die Sauber-Sportwagen etablierten sich in der Gruppe C und feierten 1989 mit dem Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans ihren grössten Triumph.

50 Jahre Sauber-Motorsport. Lesen Sie den zweiten Teil unserer Serie in der übernächsten Ausgabe AR 24/2020 vom 11. Juni 2020.

Sauber-Piloten erinnern sich

Es ist zwar eine ganze Weile her. Aber ich kann mich noch sehr gut erinnern, wie es zur ersten Begegnung mit Peter Sauber kam. Harry Blumer und Eugen Strähle waren als Stammpiloten zu dieser Zeit mit dem Sauber C5 bei verschiedenen Rennen im Einsatz. 1978 war ein Start bei den 24 Stunden von Le Mans geplant, und das Sauber-Team benötigte einen weiteren Fahrer. Hansjörg Degen, damals bei Sauber fürs Marketing verantwortlich, fragte mich an, ob



Marc Surer
Rennfahrer-Legende
mit 82 Formel-1-Starts

ich Lust hätte. Er erzählte mir, dass er mit Sponsoren in Verhandlung sei, und dass es ihm helfen würde, das fehlende Geld zusammenzubringen, wenn ich mit dabei wäre.

Ich dachte: Oh, Le Mans! Dorthin gehe ich natürlich sofort. Ich habe mir ausgerechnet, dass man mit dem Zweiliter-Auto C5 eine Chance auf den Klassensieg haben könnte. Auch deshalb habe ich schnell Ja gesagt und bin nach Hinwill gefahren, um Peter Sauber kennenzulernen. Bei dieser Gelegenheit haben sie mir das Auto gezeigt. Ich gebe zu, im ersten Moment war ich nicht sonderlich beeindruckt. Weil ich als damaliger Formel-2-Pilot an relativ leichte, filigrane Rennwagen gewöhnt war, kam mir der C5 eher vor wie ein Panzer.

Peter Sauber war bei diesem ersten Zusammentreffen mir gegenüber ziemlich skeptisch. In seinen Augen war ich wohl ein wilder Formel-2-Fahrer, und ich glaube, er hatte insgeheim grosse Angst, dass ich den C5 kaputtmachen würde. Als wir nach Le Mans kamen, ist dann aber alles problemlos gelaufen. Im Rennen haben wir sogar lange geführt. Wir wurden aber von einem Ventilschaden eingebremst. Das Triebwerk setzte ständig aus, und Motortuner Heini Mader entschied, dass wir einen Zylinder stilllegen müssten. Und das etwa zwei Stunden vor Rennende. Mader erklärte mir, wie ich auf drei Zylindern ganz zum Schluss noch eine Runde fahren solle, um ins Klassement aufgenommen zu werden.

Aber dann ist ein blöder Fehler passiert. Wir sind eine Runde zu spät wieder hinausgefahren. Damit hat uns am Schluss dann eine Runde gefehlt, um klassiert zu werden. Nachträglich gesehen hätten wir auf den drei Zylindern locker auch zwei Runden fahren können. Der Frust im Team war natürlich riesig. Aber ich erinnere mich noch, dass ich damals die letzte Runde ganz vorsichtig gefahren bin. Es war ein Wahnsinnslebnis, als die vielen Marshalls auf die Strecke hinausgestanden sind und ihre Flaggen geschwenkt haben.

1975

Der C4 stammt aus der Feder von Edi Wyss und Guy Boissin. Die erste Konstruktion mit Aluminium-Monocoque hat einen Ford-Cosworth-BDG-Motor (4 Zylinder, 1975 cm³). Der Glarner Harry Blumer wird SM-Vierter.



1976

Der C5 ist nach fünf Gruppe-5-Wagen die erste Gruppe-6-Konstruktion. Der BMW-M12 (4 Zylinder, 1999 cm³) hat ein Aluminium-Monocoque mit Hilfsrahmen. Mit dem dritten Sauber-Auto von Konstrukteur Guy Boisson und Hersteller Paucoplast (damals in Meilen ZH) gewinnt Herbert Müller die europäische Interserie.



1978

Wieder startet Sauber mit dem C5 beim Klassiker in Le Mans, wieder scheidet das Fahrerduo Marc Surer/Eugen Strähle aus. Dafür holt Max Welti in der Schweizer Meisterschaft den zweiten Gesamtrang.

1977

Mit dem C5 geht es erstmals an den Start der 24 Stunden von Le Mans. Das Duo Eugen Strähle/Peter Bernhard fällt jedoch aus. Harry Blumer holt in der Schweizer Meisterschaft den Vizetitel.

1979

Der Sauber C5 räumt nochmals ab. Werner Wenk gewinnt die Schweizer Meisterschaft, und damit den dritten nationalen Titel nach den C1-Erfolgen 1970 und 1974.



Drei für die Ewigkeit: Die Sauber C9, 1989 in Le Mans auf den Plätzen 1, 2 und 5.



landet das Team jenen Coup, den Firmengründer Peter Sauber als sportliches Highlight der gesamten Firmengeschichte sieht: den Doppelsieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans (F)!

Das Geschäftsmodell als Dienstleister wurde 1980 bei Sauber Motorsport weitergeführt. Im Auftrag von BMW-Rennleiter Dieter Stappert wurden zwei BMW M1 für die Procar-Serie vorbereitet. Als Fahrer kamen Marc Surer und Walter Nussbaumer zum Einsatz. 1981 baute Sauber zwei M1-Exemplare nach eigener Version und verwendete dafür Fiberglas sowie ein Rohrrahmenchassis aus Aluminium. Sauber war damit als Konstrukteur zurück auf der internationalen Bühne. Unterstützt wurde das Gruppe-5-Auto von BMW München und den Karosseriebauern Seger und Hoffmann. Ein Auto wurde von Gerhard Schneiders BASF/GS-Team mit Hans-Joachim Stuck und Nelson Piquet am Steuer eingesetzt, das zweite pilotierten Surer und Dieter Quester für das Sauber-Team.

«Der M1 war ein tolles Rennauto», schwärmt Surer noch heute. «In diesem Wagen habe ich mich von der ersten Runde an wohl gefühlt.» Surer erinnert sich aber auch, dass es beim Sechszylinder-BMW-Triebwerk fast unlösbare Probleme mit Vibrationen gab. «Beim Motor wurde zu Beginn darüber diskutiert, ob wir mit einem Turbo fahren sollten oder nicht. Die Erfahrung war da, denn BMW hat zu dieser Zeit bereits Turbotriebwerke in der Formel 1 eingesetzt. Paul Rosche als Motorverantwortlicher wollte zu Beginn aber auf Nummer sicher gehen und ohne Turbolader fahren. Deshalb fehlte dem Auto etwas Leistung.»

Beim Le-Mans-Einsatz 1981 ereilte Marc Surer ein abruptes Ende: «Der Motor hat so stark vibriert, dass beim Fahrerwechsel auch noch Schwingungsdämpfer ausgetauscht werden mussten. An meinem Auto hat es am Sonntagmorgen gegen sechs Uhr den Motor komplett zerrissen.» Surer liess den Wagen ausrollen. «Ich bin am Streckenrand zurückgelaufen und habe ein Stück eines Pleuels auf der Strasse liegen sehen. Ich habe das Ding aufgehoben und mir dabei noch die Finger verbrannt.» Als Surer an die Box zurückkam, wurde er von seiner Technikcrew kritisiert. Der Lärm stamme von defekten Schwingungsdämpfern. Er hätte den Wagen in langsamer Fahrt zurückbringen können. Surer drückte dem besten Mechaniker das Pleuelstück in die Hand und sagte grinsend: «Gibt es noch Fragen?»

«Das wird nichts mit uns, Herr Zehnder» 1987 stösst jener Mann zu Sauber Motorsport, den Peter Sauber noch heute als den wichtigsten und loyalsten Mitarbeiter über drei Jahrzehnte bezeichnet: Beat Zehnder. «Ich habe bei Sulzer in Winterthur eine Lehre als Maschinenmechaniker gemacht. Danach wollte ich mich auf grosse Diesel-

Die Tränen von Le Mans

50 JAHRE SAUBER (2)

Zwischen 1980 und 1989 nimmt Sauber international Fahrt auf. Mit Mercedes feiern die Hinwiler in Le Mans den grössten Erfolg in ihrer Geschichte.

Peter Haab

Das zweite Jahrzehnt der PP Sauber AG wird von drei entscheidenden Ereignissen geprägt: Mercedes kommt dank der Firma Sauber in den Motorsport zurück. Ab 1988 ist Sauber als offizielles Mercedes-Werksteam in der Gruppe C unterwegs. Mit dabei auch Beat Zehnder, der 1987 ins Unternehmen eintritt und noch heute als Formel-1-Sportdirektor von Alfa Romeo Racing tätig ist. Und 1989

Vom C6 zum C9

1980

Peter Sauber und sein Motorsportunternehmen betreten Neuland. Der BMW M1 für die Procar-Serie gehört nicht zur firmeneigenen C-Reihe, ist aber der erste Touren-Rennwagen.

1981

Auch mit dem BMW M1 Gruppe 5 hat Sauber Erfolg. Das Fahrerduo Nelson Piquet/Hans-Joachim Stuck gewinnt auf dem Nürburgring (D) das 1000-Kilometer-Rennen. Bei diesem Rennen verunfallt Ex-Sauber-Pilot Herbert Müller tödlich.



1982

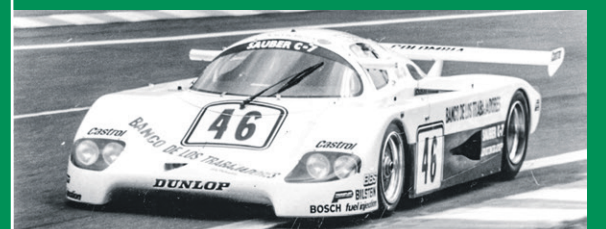
Der Sauber C6, das erste Gruppe-C-Auto der Zürcher Rennwagenschmiede, hat ein Alu-Monocoque und einen Cosworth-DFL-V8-Motor (3955 cm³). Unter den Konstrukteuren taucht erstmals Leo Ress auf.

1983

Der C7 besteht erneut aus einem Alu-Monocoquechassis, hat aber das Sechszylinder-Triebwerk (3498 cm³) eines BMW M1. Bis 1992 folgen fünf weitere Sauber-Konstruktionen von Chefdesigner Leo Ress sowie Karbonspezialist Paucoplast in Meilen ZH.

1984

Der einzige C7 wird nach El Salvador verkauft und in den USA eingesetzt. Für die IMSA-Championship wird ein BMW-M88-Motor eingebaut.



motoren spezialisieren», blickt Zehnder zurück. Doch ein Zeitungsinserat sollte seine berufliche Karriere in ganz andere Bahnen lenken. «PP Sauber AG sucht Rennsport-Mechaniker», las er in der Lokalzeitung «Zürcher Oberländer». «Ich habe mich beworben und einen Termin bei Peter Sauber bekommen. Das erste Interview dauerte zu meiner grossen Enttäuschung nur 15 Minuten», erinnert sich Zehnder. «Sauber sagte am Schluss des Gesprächs: «Das wird nichts mit uns, Herr Zehnder! Erstens sind Sie mit 21 Jahren zu jung, zweitens haben sie als Mechaniker keine Rennsport-Erfahrung, und drittens stelle ich fest, dass sie bis anhin nicht das geringste Interesse am Rennsport hatten.»» Zehnder gesteht heute lachend, dass er vor seiner Zeit bei Sauber nie ein Autorennen gesehen hatte. «Ich habe damals nicht eingesehen, was an diesem Sport so spannend sein soll.» Ein paar Wochen nach dem ersten Treffen rief Zehnder erneut in Hinwil an und erhielt einen zweiten Termin. «Beim zweiten Anlauf hat es geklappt. Ganz einfach deshalb, weil sich niemand anders beworben hatte», schmunzelt er. «Peter Sauber sagte zum Schluss des zweiten Gesprächs: «Also, Herr Zehnder, wir probieren es jetzt mal ein Jahr miteinander.» Bis heute sind 33 Jahre daraus geworden.»

Tag und Nacht für Mercedes im Einsatz

1988 wurde Sauber Motorsport in der Sportwagen-WM offizielles Werksteam von Mercedes. Doch Neu-Mechaniker Beat Zehnder war immer noch nicht übermässig vom Rennsport fasziniert. «Es war damals viel mehr der unglaubliche Teamgeist, der mich beeindruckte», so Zehnder. «Zu dieser Zeit waren wir inklusive Peter Sauber zehn Leute in der Firma. Wir hatten nur ein Gruppe-C-Auto. Die anderen mussten wir noch aufbauen. Das war eine Menge Arbeit. Selbst Peter stand in Arbeitskleidung praktisch Tag und Nacht an der Schweissanlage. Es gab so viel zu tun, dass wir gar nicht mehr nach Hause gingen. Wir haben in der Werkstatt Feldbetten aufgestellt und meist bis um zwei Uhr morgens gearbeitet. Um sieben Uhr gings wieder weiter. Frau Sauber brachte uns regelmässig das Abendessen. Eine Kantine gab es nicht. Wir haben die Werkbänke geräumt und ein Tischtuch draufgelegt.» Beim ersten Rennen in Jerez (E) ging es für ein Mercedes-Werksteam noch recht unkonventionell zu. Die Sauber-Mannschaft trat nicht in Teamuniform auf, sie war noch nicht bereit. «Wir trugen Latzhosen der Firma Sauber», erinnert sich Zehnder. «Und jeder trug ein privates T-Shirt.»

Der erste Le-Mans-Start als Mercedes-Werksteam lief 1988 noch etwas holprig. Die Sauber-Mercedes C9 wurden beim Debüt aus Sicherheitsgründen vom Rennen zurückgezogen, weil Klaus Niedzwiedz im Training bei 300 km/h einen Reifenschaden hatte. 1989 beim zweiten Anlauf als offizieller Mercedes-Partner gab es dafür gleich einen überraschenden Doppelsieg. Bei diesem Rennen durften die unter dem Namen Mercedes-Benz eingesetzten Sauber-Fahrzeuge erstmals wieder als offizielle Silberpfeile ihre Runden drehen.

Der grösste Erfolg der Sauber-Historie

Zehnder erinnert sich bestens an den Le-Mans-Doppelsieg: «Für mich ist das mit grossem Abstand der grösste Erfolg in unserer Firmengeschichte. Damals hat uns das keiner zugetraut. Nach dem Rennen haben wir geweint. Es war eine Mischung aus riesiger Freude und totaler Übermüdung.» Die Sauber-Mercedes haben in 24 Stunden 5200 Kilometer zurückgelegt – obwohl nicht alles nach Plan lief. «Jochen Mass im Siegerauto war früh im Rennen über Porsche-Auspuffteile gefahren. Die Folge war ein Riss im Unterboden, der durch die Vibrationen im Fahrbetrieb immer grösser wurde und auch die Karosserie beschädigte. Wir haben eine Stichsäge genommen und Teile der Karosserie weggeschnitten. Es hat nicht gut ausgesehen, aber Jochen ist mit dem Loch in der Seitenwand zum Sieg gefahren», erklärt Zehnder. Auch bei Kenny Acheson im zweiten Auto lief nicht alles reibungslos. Zehnder: «Er hatte über die letzten zwei Stunden bei zwei noch ausstehenden Boxenstopps nur noch den fünften Gang zur Verfügung. Keine leichte Aufgabe mit einem Fünfgang-Getriebe, das auf 400 km/h übersetzt war.» ●

Ab in die Königsklasse

Für die Sportwagen-WM vertraute Mercedes seinem Werksteam, dem Schweizer Sauber-Rennstall, ab 1990 die jungen Fahrer Karl Wendlinger, Heinz-Harald Frentzen und Michael Schumacher an. Mit dem klaren Ziel, diese drei Junioren auf direktem Weg in die Formel 1 zu bringen. Öffentlich durfte das beim Start des Förderungsprogramms keiner sagen. Die Königsklasse Formel 1 war für die Marke mit dem Stern ein absolutes Tabu. 1993 stieg Sauber Motorsport mit diskreter Mercedes-Unterstützung in die Formel 1 auf.

50 Jahre Sauber-Motorsport. Lesen Sie den dritten Teil unserer Serie in der übernächsten Ausgabe AR 26/2020 vom 25. Juni 2020.



Aus einem Jahr sind 33 geworden: Beat Zehnder (2. v. l.) mit seinem Entdecker Peter Sauber (r.).



Im Auftrag von BMW: Zu Beginn der 1980er-Jahre bereitete die PP Sauber AG für den Münchner Hersteller zwei M1 vor.

Fotos: Zwischengas, Sauber, Mercedes

Sauber-Piloten erinnern sich

Jochen Mass ist eine Motorsportlegende. Neben den Engagements bei Sauber fuhr er auch zehn Jahre in der Formel 1. 1989 gewann der heute 73-jährige Deutsche zusammen mit Manuel Reuter und Stanley Dickens auf dem Sauber-Mercedes C9 das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans. «Ich durfte das Auto damals ins Ziel fahren. Und wir haben alle ziemlich gezittert, weil der Wagen nicht mehr ganz in Ordnung war», blickt Mass zurück. «Nach



Jochen Mass
1975 Grand-Prix- und
1989 Le-Mans-Sieger

dem völlig überraschenden Sieg gab es am Sonntagabend keine Feier. Wir hatten gar keine Zeit dazu: Eine Woche später folgte schon das nächste Rennen, und das Team musste den C9 von der Le-Mans-Konfiguration wieder auf den normalen Langstreckenbetrieb zurückbauen.» Zu Firmengründer Peter Sauber fallen Mass nur positive Worte ein: «Peter war ein strenger Vorgesetzter, der immer direkt auf die Leute zugeht, wenn er ein Problem hatte. Die Art, wie er sein Motorsportunternehmen in der Schweiz aufgebaut und bis in die Formel 1 gebracht hat, verdient grossen Respekt.»

Vor dem Engagement bei Sauber-Mercedes hatte Mass bereits eine langjährige Motorsportkarriere hinter sich. 1973 wurde er in der Formel 2 auf einem Surtees TS15 Vize-Europameister hinter Jean-Pierre Jarier. Im selben Jahr debütierte Mass in Silverstone beim GP von Grossbritannien auf einem Surtees-Ford. 1974 bekam Mass einen Stammplatz im Surtees-F1-Team. Das Jahr verlief enttäuschend. Der Deutsche wechselte zu McLaren, wo er die beiden letzten GP der Saison 1974 bestritt.

1975 bis 1977 fuhr Mass für McLaren und gewann 1975 in Montjuïc (E) den GP. Aber er stand stets im Schatten der Teamkollegen, der Weltmeister Emerson Fittipaldi (1972/74) und James Hunt (1976). 1978 heuerte er beim neu gegründeten ATS-Team des deutschen Felgenrechters Günter Schmid an und wechselte anschliessend zu Arrows (1979–1980). Nach einem Jahr Auszeit von der Formel 1 kehrte Mass 1982 für das Team RAM Racing (March) zurück. In neun Rennen für den unterfinanzierten Rennstall war ein siebter Platz seine beste Platzierung. In die Schlagzeilen kam Mass durch eine fatale Kollision mit Gilles Villeneuve im Training zum GP von Belgien in Zolder. Der Ferrari-Pilot kam dabei ums Leben. Auslöser des Unfalls war ein Missverständnis zwischen den Piloten. Mass befand sich auf einer Auslaufrunde, während Villeneuve auf Zeitenjagd war und schnell am Deutschen vorbei wollte.

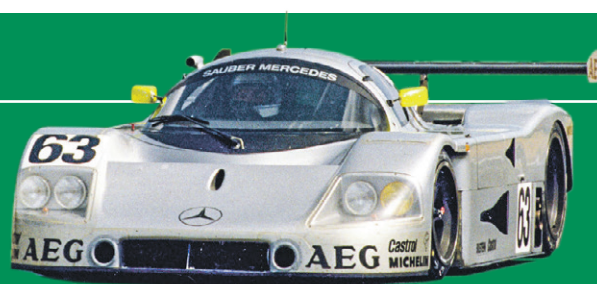
1985

Der C8 ist der erste Sauber mit Mercedes-Motor (V8-Doppelturbo Typ M117, 4973 cm³). Konstrukteur Leo Ress verstärkt das Alu-Monocoque hinten mit Stahlrohren, weil das Triebwerk schwerer ist als der BMW-Vorgänger.



1986

Das Fahrerduo Henri Pescarolo/Mike Thackwell siegt mit dem C8 beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring.



1987

Mercedes-Benz hält sich beim C9 (Alu-Monocoque/Stahlrohr, V8-Doppelturbo, 4973 cm³) im Hintergrund. Der Sieg auf dem Nürburgring ist auch einer über Porsche – und wohl Impuls für das Mercedes-Comeback nach 33 Jahren.

1989

Der Silberpfeil C9 rast von Erfolg zu Erfolg. Mit acht Rennsiegen in der Sportwagen-WM gehen die Titel an das Team und den Fahrer Jean-Louis Schlesser. Grösster Erfolg ist aber der Doppelsieg bei den 24 Stunden von Le Mans.

1988

Als offizieller Mercedes-Werkspartner startet Sauber mit dem C9 durch. In der Sportwagen-WM gibt es fünf Siege, in der Konstrukteurswertung reicht es hinter Jaguar zum Vizetitel.

Einstieg in die Formel 1

50 JAHRE SAUBER (3) Aus der Not und aus einer Idee wird Tatsache: In den 1990er-Jahren traut sich Sauber Motorsport, den Sprung in die Königsklasse zu machen.

Peter Haab

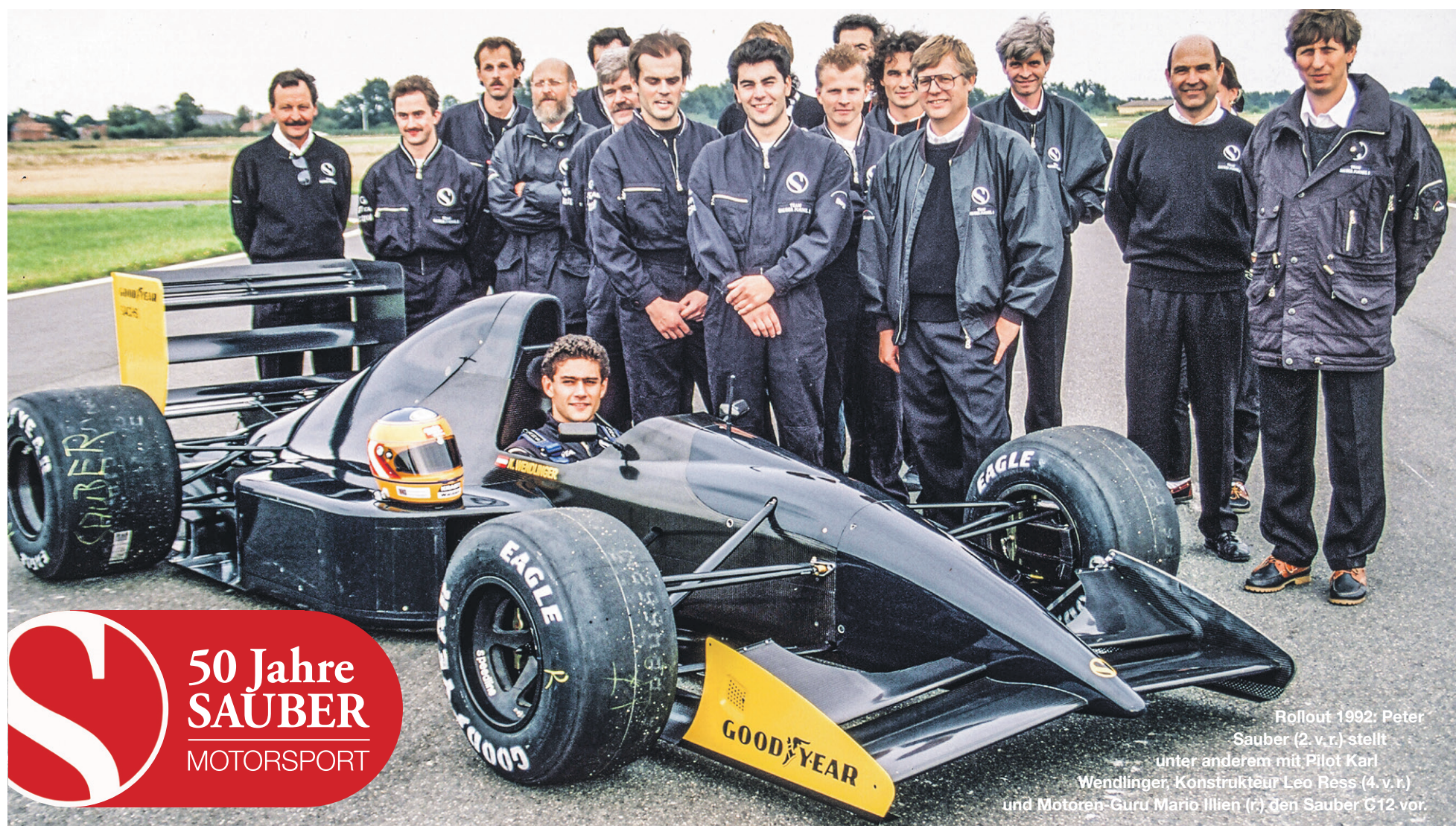
Zu Beginn des dritten Jahrzehnts der Sauber Motorsport AG wird 1990 das Sauber-Mercedes-Junior-Team mit Heinz-Harald Frentzen, Michael Schumacher und Karl Wendlinger ins Leben gerufen. Peter Sauber macht heute kein Hehl daraus, dass er nach den Erfolgen in der Sportwagen-WM 1989, dem Doppelsieg in Le Mans sowie den Titeln für Team und Fahrer anfangs nicht besonders begeistert war, an der Fahrerbesetzung für 1990 etwas zu ändern. Doch der deutsche Geschäftspartner Jochen Neerpasch wollte seine Idee mit den BMW-Junioren bei

Sauber-Mercedes wiederholen. Die Aktion wurde zum Erfolg. Alle drei jungen Piloten bewiesen auf Anhieb grosses Potenzial und schafften es zu unterschiedlichen Zeitpunkten in die Formel 1.

Sauber blickt auf die Anfänge des legendären Juniorteam zurück: «1989 erlebten wir das beste Jahr der Zusammenarbeit zwischen Sauber und Mercedes. Zu dieser Zeit war Max Welti Teammanager und für die Fahrer verantwortlich. Jochen Neerpasch war Mitarbeiter in Hinwil, doch als Rennleiter war er auch in Stuttgart tätig. Nach der tollen Saison 1989 wollte Neerpasch auf der Fahrerseite etwas Neues probieren. Das war nicht einfach für ihn. Denn sowohl wir bei Sauber als auch

unsere Partner in Stuttgart waren mit der Fahrerbesetzung sehr zufrieden. Trotzdem entschieden wir uns, die ersten drei der deutschen Formel-3-Meisterschaft 1989 zu engagieren. Das waren Karl Wendlinger, Heinz-Harald Frentzen und Michael Schumacher. Wir hatten grosses Glück, dass dies ein sehr guter Jahrgang war. Diese Piloten fuhren bei uns dann abwechselungsweise an der Seite von Routinier Jochen Mass.» Sauber-Mercedes gewann 1990 acht von neun Läufen und zum zweiten Mal die Sportwagen-WM. Jean-Louis Schlesser wurde an der Seite von Mauro Baldi zum zweiten Mal Weltmeister. Mass siegte je einmal an der Seite von Wendlinger und Schumacher.

Wer war der schnellste Mann aus dem Trio? «Da muss man ganz genau hinschauen», erklärt Peter Sauber, «denn die Unterschiede waren nicht gross. Der erste Test in Le Castellet fand im November 1989 statt. Alle drei fuhren auf Anhieb sehr stark. Soweit ich mich erinnere, war Frentzen damals der Schnellste, Schumacher nur einen Tick langsamer, aber sehr regelmässig unterwegs. Für



Rollout 1992: Peter Sauber (2. v. r.) stellt unter anderem mit Pilot Karl Wendlinger, Konstrukteur Leo Ress (4. v. r.) und Motoren-Guru Mario Illien (r.) den Sauber C12 vor.

Vom C11 zum C18

1990

Der C11 Gruppe C (Kohlefaser-Monocoque, Mercedes-V8-Doppelturbo/4973 cm³) gewinnt die Team- und Fahrer-WM.



1991

C291 Gruppe C: Kohlefaser-Monocoque und Zwölfzylinder-Mercedes-Motor (3498 cm³).



1992

Vom C292 Gruppe C werden noch drei Fahrzeuge gebaut, welche aber nicht mehr zum Einsatz kommen.



1993

Beim ersten F1-Boliden, dem C12 mit Ilmor-V10-Motor, greift neben Chefdesigner Leo Ress auch Harvey Postlethwaite ein. Sauber holt WM-Rang 7 (12 Punkte).



1994

Der C13 stammt aus der Feder von Leo Ress. Mit dem Mercedes-V10-Motor schafft es Sauber auf WM-Rang 8 (12 Punkte). Karl Wendlinger verunfallt beim Monaco-GP schwer.



Zwei Jungstars, deren Karrieren bei Sauber mächtig Tempo aufnahmen: Heinz-Harald Frentzen (l.) und Michael Schumacher.

Wendlinger war es sehr wichtig, konstante Rundenzeiten zu fahren und das Auto nicht kaputt zu machen. Das hat etwas auf die Rundenzeit gedrückt. Aber wir waren mit allen drei Piloten sehr zufrieden.» 1990 wurde den Verantwortlichen von Sauber-Mercedes klar, dass mit Schumacher ein Pilot heranwuchs, der deutlich über dem Durchschnitt lag. Schumacher debütierte 1991 beim Belgien-GP in der Formel 1 mit Hilfe von Neerpasch und Sauber im Jordan-Team. Für den zweiten GP wechselte er zu Benetton, wo er bis 1995 blieb.

Die logische Alternative

Für 1991 trat in der Gruppe C eine Reglementänderung in Kraft. Die Sportwagen waren mit demselben 3.5-Liter-Saugmotor ausgerüstet, wie ihn die Formel 1 verwendete. Sauber erklärt: «Mercedes musste einen neuen Motor konstruieren. Das war an sich schon eine schwierige Aufgabe, aber in Stuttgart machte man es sich noch etwas schwieriger und baute einen flachen Zwölfzylinder-V-Motor. Das war von Grund auf eine Neukonstruktion und sicher keine einfache Lösung. Deshalb konnten wir 1991 mit dem C291 nur ein einziges Rennen gewinnen, nämlich das letzte gemeinsame Rennen mit Mercedes im japanischen Autopolis mit Schumacher und Wendlinger am Steuer.» Die Sportwagen-WM hatte an Attraktivität eingebüsst, und es zeichnete sich ab, dass 1992 wohl ihr letztes Jahr werden würde. Trotzdem konstruierte Chefdesigner Leo Ress in Hinwil ZH den C292.

Die Formel 1 war für Sauber-Mercedes die logische Alternative zur Sportwagen-WM. Sauber: «Die Formel 1 war schon länger in den Hinterköpfen der Gruppe der Mercedes-Ingenieure rund um Hermann Hiereth. Aber auch Chef Jürgen Hubbert, unser Ansprechpartner bei Mercedes, hat sich immer wieder mit diesem Thema auseinandergesetzt. Hinter verschlossenen Türen war die Idee,

dass Mercedes und Sauber diesen Schritt gemeinsam machen. Unabhängig von den Mercedes-Plänen habe ich eine neue Fabrik gebaut, welche auf die Anforderungen eines Formel-1-Teams zugeschnitten war. Edzard Reuter, Daimler-Benz-Konzernchef von 1987 bis 1995, hat das Formel-1-Projekt aus wirtschaftlichen Überlegungen im November 1991 gestoppt. Aus Stuttgart hat man mir signalisiert, dass Mercedes nicht offiziell als Werksteam in die Formel 1 gehen wolle. Ich musste also diesen Schritt auf eigenes Risiko machen. Bei Mercedes wussten sie, dass ich im Hinblick auf die gemeinsame Formel-1-Zukunft in Hinwil sehr viel investiert hatte. Deshalb hat mir Stuttgart zum Abschluss unserer Zusammenarbeit eine angemessene Abfindung zugesprochen. Auf den ersten Blick schien mir ein Formel-1-Engagement ohne die Unterstützung eines Herstellers mehr als eine Nummer zu gross. Ich habe das mit Chefdesigner Ress besprochen. Zusammen sind wir zur Überzeugung gelangt, dass wir für die Formel 1 bereit wären. Der C292 war fertig und auf einem sehr hohen technischen Niveau. Wir waren uns sicher, dass es für uns kein Problem sein würde, ein konkurrenzfähiges Formel-1-Auto zu bauen. Aber wir wussten auch, dass die Formel 1 in einer höheren Liga spielt. Schliesslich wagte ich den Sprung ins kalte Wasser und bezeichnete das als einen vernünftigen Schritt in die Unvernunft. So konnten wir das technische Know-how nutzen, das wir uns über all die Jahre erarbeitet hatten. Zudem konnte ich mich auf meine 60 hochmotivierten Mitarbeiter verlassen. Die Motoren für den C12 und unseren Start in die Formel 1 haben wir bei Ilmor bezogen, wo wir uns die Hälfte der Rechte am Formel-1-Ilmor-Motor sicherten. Für die Finanzierung der Saison mussten in kurzer Zeit zahlungskräftige Sponsoren gefunden werden. Hubbert hat uns mit dem Schriftzug «Concept by Mercedes Benz» auf dem Auto für potenzielle Partner attraktiver gemacht.»

Top-Sponsoren in die F1 gebracht

Das Formel-1-Debüt 1993 in Kyalami war ein Paukenschlag. Alain Prost hatte die Poleposition vor Ayrton Senna, in der zweiten Startreihe standen Michael Schumacher und Damon Hill, in der dritten Startreihe Jean Alesi auf Ferrari vor J.J. Lehto im Sauber C12. Der Finne fuhr auf den fünften Rang, was damals zwei Punkte bedeutete. Das Sauber-Team schloss die Saison auf dem siebten WM-Platz ab.

1994 gingen die Hinwiler als Sauber-Mercedes an den Start, da sich der Hersteller aus Stuttgart bei Ilmor engagierte. Peter Sauber erzählt: «Mercedes erklärte sich bereit, auch für 1995 und darüber hinaus Motoren zur Verfügung zu stellen, aber ich musste für die Finanzierung des Teams aufkommen und Sponsoren akquirieren, was äusserst schwierig war. Da mir dies nicht termingerecht gelang, Mercedes aber in der Formel 1 bleiben wollte, suchten sich die Stuttgarter einen neuen Partner und lösten die Verbindung mit Sauber. Trotzdem schaffte ich es, in der zweiten Jahreshälfte 1994 mit Ford einen Hersteller zu finden, der uns kostenlos mit Motoren belieferte. Dieser Deal war mitentscheidend dafür, dass wir für 1995 mit Red Bull einen Vertrag abschliessen konnten, der über zehn Jahre Bestand hatte. Ab Monaco 1995 kam Petronas zum Team – für über 15 Jahre. Beide zählen noch heute zu den grössten Sponsoren der Formel 1.» ●

Sauber-Piloten erinnern sich

Nachdem er Michael Schumacher die ersten Gehversuche in der Formel 1 ermöglicht hatte, galt Peter Sauber mit seinem späteren Formel-1-Team als idealer Ausbildungsplatz für kommende GP-Sieger und Weltmeister. Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Karl Wendlinger machten als Sauber-Mercedes-Junioren den Anfang. In der Formel 1 folgten weitere bekannte Namen wie Nick Heidfeld, Kimi Räikkönen, Felipe Massa, Robert Kubica und Se-



Karl Wendlinger
Ehemaliger Sauber-Junior und F1-Pilot

bastian Vettel. In jüngster Vergangenheit und unter dem Namen Alfa Romeo Racing kamen Charles Leclerc und Antonio Giovinazzi dazu.

Karl Wendlinger hatte 25 Jahre nach dem letzten Rennauftritt des Sauber-Mercedes C291 die Möglichkeit, das Fahrzeug im Juli 2016 in Le Castellet (F) noch einmal zu bewegen. Der Silberpfeil war in der Saison 1991 bereits ein hoch entwickelter Rennwagen und so etwas wie die Vorstufe für den Wechsel in die Formel 1. «Gleich 1993, also in unserem ersten Jahr in der Formel 1, erlebte ich meinen grossen Moment. Es war das vierte Saisonrennen in Imola», erinnert sich Wendlinger. «Die Aufregung begann, als ich in der Startaufstellung hinter Alain Prost, Damon Hill, Michael Schumacher und Ayrton Senna auf dem überraschenden fünften Startplatz stand. Wegen des Regens starteten wir mit viel Flügel, und ich konnte mit Michael Schumacher und Gerhard Berger mithalten. Das war ein toller Kampf, der mir heute noch gut in Erinnerung ist. Weil der Regen kurz nach dem Start aufhörte, wechselten wir bald auf Trockenreifen. Jetzt hatten wir auf den Geraden zu viel Flügel und zu wenig Speed. Beim Überholen kam Schumacher damals an Aguri Suzuki vorbei, ich leider nicht sofort. Etwa zehn Runden vor Schluss bin ich als Vierter mit einem Motorproblem ausgefallen», erzählt der Österreicher.

Auch Heinz-Harald Frentzen hat viele sehr gute Erinnerungen an den Rennstall aus Hinwil. «Als langjähriger Sauber-Fahrer durfte ich sowohl in der Gruppe C mit dem Sauber-Mercedes als auch in der Formel 1 viele Highlights erleben. Mein schönster Moment war der dritte Platz im Monza-Rennen 1995 hinter Johnny Herbert und Mika Häkkinen. Für das Sauber-Team und natürlich auch für mich war es der erste Podiumsplatz in der Formel 1. Diesen Meilenstein haben wir damals wie einen Grand-Prix-Sieg gefeiert. Das war ein sehr emotionales Moment, den man als Fahrer nie vergessen wird», erinnert sich der Deutsche.

Räikkönen und BMW

Im vierten Jahrzehnt von Sauber Motorsport brachte Peter Sauber den Finnen Kimi Räikkönen im Expresstempo in die Formel 1. Der Weg zu dessen Formel-1-Superlizenz war ein Krimi der besonderen Art. Sauber überzeugte BMW-Motorsportchef Mario Theissen, dass der effizienteste Weg in die F1 über Sauber führe. Der BMW-Einstieg 2006 und der Ausstieg 2009 sorgten dafür, dass die Firma Sauber Motorsport im vierten Jahrzehnt ihres Bestehens völlig unterschiedliche Gefühlswelten durchlebte.

50 Jahre Sauber-Motorsport. Lesen Sie den vierten Teil unserer Serie in der übernächsten Ausgabe AR 28/29 vom 9. Juli 2020.

Fotos: Zwischengas, Sauber, Mercedes



1995

Mit dem C14 erfolgt der Wechsel zum Ford-Zetec-V8-Motor. Heinz-Harald Frentzen holt in Monza beim Italien-GP den ersten F1-Podestplatz (3.). WM-Rang 7 (18 Punkte).



1996

Der C15 verfügt über einen Ford-Zetec-V10-Motor. Beim Monaco-GP holen Johnny Herbert und Heinz-Harald Frentzen die Plätze 3 und 4. In der WM schafft Sauber Rang 7 (11 Punkte).

1997

Der Petronas-V10-Motor im C16 ist ein Ferrari Tipo 046/2. Johnny Herbert fährt beim GP von Ungarn auf Platz 3. WM-Rang 7 (16 Punkte).



1998

Mit dem C17 (Petronas-V10) gelingt Sauber erstmals der Sprung auf WM-Rang 6 (10 Punkte). Neun Zähler holt allein Jean Alesi.



1999

Der C18 (Petronas-V10) ist die vorletzte Konstruktion von Leo Ress. In der WM fällt Sauber auf Rang 8 ab und holt die bisher magerste Punktausbeute (5).

Ein Kommen – und ein Gehen

50 JAHRE SAUBER (4) Nach der Jahrtausendwende kommen grosse Namen zu Sauber Motorsport nach Hinwil. Aber Kimi Räikkönen und BMW gehen wieder – zu früh und unerwartet.

Peter Haab

Kimi Räikkönens Weg in die Formel 1 ist die Story eines unkonventionellen Einstiegs. Dass er ein aussergewöhnliches Talent ist, deutet er schon in der britischen Formel Renault an. In der Saison 2000 gewinnt der junge Finne sieben von zehn Rennen und damit die Gesamtwertung. Und nachdem er auch im Formel Renault 2.0 Eurocup zwei Siege geholt hat, ruft sein Manager David Robertson im Sommer 2000 in Hinwil an, weil er weiss, dass Peter Sauber für 2001 noch ein Cockpit zu besetzen hat. Sauber sind die Namen Robertson und Räikkönen zwar nicht geläufig. Trotzdem entschliesst er sich, dem 21-jährigen Piloten, der bis zu diesem Zeitpunkt nur 23 Autorennen in einer Kategorie mit wenig Aussagekraft bestritten hat, eine Chance zu geben. «Es war ein Bauchgefühl. Es ist mir ein Rätsel, warum ich mich auf diesen Handel eingelassen habe», wundert sich Sauber heute noch. Umso mehr, als Robertson für den ersten Test die Bedingung stellt, dass sein Schützling das Formel-1-Auto für drei Tage zur Verfügung hat. «Das war unüblich, denn wenn wir einen Piloten getestet haben, hatte der nur einen Tag Zeit. Alles andere war für uns zu teuer.»

Sauber sieht sein Bauchgefühl schnell bestätigt. Beim Test in Mugello (I) im September 2000 überzeugt Räikkönen mit schnellen und vor allem konstanten Rundenzeiten sowie auch mit seiner abgeklärten Herangehensweise. «Kimi fuhr am ersten Tag keine aussergewöhnlich schnellen Rundenzeiten. Aber sie waren sehr gut für einen Rookie, der zum ersten Mal in einem Formel-1-Auto sitzt. Zudem musste er am Lenkrad schalten. Das war für ihn neu. Er war extrem fokussiert und hat von Anfang an gezeigt, dass er ein junger Typ ist, der bestimmt seinen eigenen Weg gehen wird. Kimis Körpersprache war etwas, das ich so noch nie bei einem anderen Rennfahrer gesehen habe», schwärmt Sauber. Zusammen mit seinem technischen Direktor Willy Rampf entschliesst er sich, Räikkönen für 2001 unter Vertrag zu nehmen.

Doch es gibt eine speziell hohe Hürde: Mit lediglich 23 Rennen in der Formel Renault erfüllt Räikkönen die Anforderungen des Autoweltverbandes FIA für eine Formel-1-Superlizenz nicht.

Mit viel Überzeugungskraft und grossem Verhandlungsgeschick gelingt es Peter Sauber, die Formel-1-Kommission von Räikkönens Talent und Reife zu überzeugen. Die FIA gesteht dem Finnen die Superlizenz zunächst für vier Rennen auf Probe zu. «Für mich war das kein Problem», sagt Sauber. «Denn ich war überzeugt, dass Kimi mit seiner Einstellung und seinem Können das Team und die FIA nicht enttäuschen würde.»

Kein Grund zum Feiern

Räikkönens Formel-1-Karriere beginnt beim Australien-GP am 4. März 2001. Als Sechster schafft er gleich eine Klassierung in den Punkterängen. «Alle im Team freuten sich riesig über seine Leistung», erinnert sich Peter Sauber. «Doch Kimi blieb völlig emotionslos. Er sagte: «Es gibt noch keinen Grund zum Feiern. Zufrieden bin ich erst, wenn ich auf dem Podium stehe.»» Räikkönen beendet seine erste Formel-1-Saison mit insgesamt neun Punkten als Zehnter der Gesamtwertung und trägt zusammen mit Nick Heidfeld zum besten Teamergebnis in der Geschichte des Sauber-Teams bei (21 Punkte, Platz 4 der Konstrukteurs-WM).

Räikkönens Debütsaison ist zugleich die letzte des zweifachen Weltmeisters Mika Häkkinen, der ihn bei seinem Arbeitgeber McLaren-



Historischer Doppelsieg: Am 8. Juni 2008 gewinnt Robert Kubica vor BMW-Sauber-Kollege Nick Heidfeld in Montreal den Kanada-GP.



Mercedes als seinen Nachfolger empfiehlt. Das Team kauft Räikkönen mit Hilfe von Mercedes aus dem Sauber-Vertrag heraus, um ihn für 2002 an der Seite von David Coulthard zu verpflichten.

Peter Sauber ahnt schon Mitte Saison 2001, ab dem Kanada-GP, dass er seinen Rohdiamanten Räikkönen wohl nicht lange halten kann. «Schon in Montreal habe ich mitbekommen, dass Häkkinen Kimi direkt angesprochen hat. Das ging unter zwei Finnen natürlich einfach. Kurz danach hat mir Kimi einen handgeschriebenen Brief geschickt, in dem er mich gebeten hat, ihn aus seinem Vertrag zu entlassen. McLaren-Chef Ron Dennis habe ihm ein Auto versprochen, mit dem er 2002 der jüngste Formel-1-Weltmeister aller Zeiten werden könne.» Nach längerem Zögern gibt Sauber schliesslich nach: «Mir ist klar geworden, dass ich Kimi nicht gegen seinen Willen im Team halten kann. Er hat immer aufgezeigt, dass er macht, was er persönlich für richtig hält. Einen unzufriedenen Fahrer im Auto zu haben, bringt nichts.» Doch Sauber, der ihm als erster eine Chance gegeben und ihn gefördert hat, will sich seinen Fahrer mit einer Ablöseentschädigung vergolden. «Kimi ist für McLaren und Mercedes letztlich sehr teuer geworden. Ich hätte ihn gerne länger im Team gehabt, aber

Vom C19 zum F1.09

2000

Mit dem C19 (Petronas-V10-Motor) stagniert Sauber. Wie 1999 nur WM-Rang 8 (6 Punkte).



2001

Der C20 (Petronas-V10) ist das erste Auto unter der Regie von Willy Rampf. Nick Heidfeld (3. Brasilien-GP) und Kimi Räikkönen holen 21 Punkte und WM-Rang 4.



2002

Der C21 (Petronas-V10) holen Heidfeld und Felipe Massa elf Punkte, das reicht für WM-Rang 5.



2003

Heinz-Harald Frenzen (3. USA-GP) und Heidfeld schaffen mit dem C22 (Petronas-V10) WM-Rang 6 (19 Punkte).



2004

Im C23 (Petronas-V10) sichern Giancarlo Fisichella und Massa 34 Punkte und WM-Rang 6.





Fotos: Zwischengas, Sauber, BMW

le als Motorenlieferant für Williams nicht glücklich war und die Idee hatte, in München ein BMW-Werksteam auf die Beine zu stellen. Ich konnte ihn davon überzeugen, dass es viel effizienter sei, das Sauber-Team zu kaufen, als auf einer grünen Wiese in München bei Null anzufangen. Mario hat dann mit starker Unterstützung von Technikvorstand Burkhard Göschel den BMW-Vorstand auf seine Seite gebracht.» Sauber weiter: «Auf der technischen Seite sind nach der Übernahme nicht mehr als ein Dutzend Mitarbeiter aus München dazugekommen. Es waren vor allem die finanziellen Mittel von BMW, die es erlaubt haben, das Team weiter aufzustocken.» Die Saison 2007 mit dem zweiten Platz in der Konstrukteurs-WM zeigt zum ersten Mal das Potenzial des BMW-Sauber-Teams. 2008 wird zum nächsten Höhepunkt der Sauber-Teamgeschichte. Der Ausbau in Hinwil ist abgeschlossen, der Personalbestand beträgt nun über 400 Mitarbeiter. Saisonziel für 2008 ist der erste Sieg. Es wird gleich ein Doppelsieg. Robert Kubica gewinnt in Montreal vor Nick Heidfeld den Kanada-GP. Insgesamt schafft das Team 2008 elf Podestplätze und den dritten WM-Rang.

Nach einem schwierigen Start ins Jahr 2009 folgt am 29. Juli eine schockierende Nachricht: Der BMW-Vorstandsvorsitzende Norbert Reithofer verkündet an einer Pressekonferenz in München den Ausstieg aus der Formel 1 zum Saisonende. Das kommt für die BMW-Leute in München wie auch für Sauber in Hinwil wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Am 27. November 2009 findet in Hinwil die nächste Pressekonferenz statt. Peter Sauber hat sich mit BMW geeinigt und sein Lebenswerk zurückgekauft. Sauber hat keine Wahl: Trotz grosser Anstrengungen hatte es BMW nicht geschafft, das Team an seriöse Drittpersonen zu verkaufen. Es folgt ein Ultimatum aus München: «Herr Sauber, kaufen Sie Ihr Lebenswerk zurück, oder wir müssen Ihren Laden schliessen!» Nicht die feine Art, nach vier Jahren so mit einem Geschäftspartner umzuspringen. Aber der Firmengründer will verhindern, dass Sauber Motorsport geschlossen wird. Peter Sauber: «Mir war sehr wohl bewusst, dass nach diesem Entschluss eine schwierige Zeit auf mich und das Team zukommen würde. Unterstützung hatte ich von Monisha Kaltenborn, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiterin der Rechtsabteilung. Sie war federführend beim Rückkauf der Firma. Schon während der BMW-Zeit war sie eine grosse Stütze für Theissen.»

Der Sauber-Rennstall muss zunächst um einen gesicherten Startplatz für die Saison 2010 bangen. Erst der Formel-1-Rückzug des Toyota-Werkteams macht den Weg definitiv frei. ●

Sauber-Piloten erinnern sich

Nick Heidfeld schaffte 1999 als F3000-Champion den Sprung in die Formel 1. Obwohl der Deutsche im Team von Alain Prost ohne Punkte blieb, wechselte er 2001 zu Sauber, wo er mit Kimi Räikkönen ein gleichermassen junges wie erfolgreiches Fahrerduo bildete und erstmals in der Königsklasse auf dem Podium stand. Trotzdem verpflichtete McLaren-Mercedes statt des langjährigen Mercedes-Schützlings Heidfeld Anfang 2002 den hochtalentierten Räikkönen.



Nick Heidfeld
125 F1-GP für Sauber
und BMW-Sauber

Räikkönen, 2007 mit Ferrari Weltmeister, sagt noch heute: «Sauber ist ein Team, das mir sehr viel bedeutet. Peter Sauber hat mir mein Formel-1-Debüt ermöglicht, und ich bin dankbar für die grossartigen Zeiten, die wir zusammen erlebten. Offensichtlich gab es ja bereits eine tolle Teamgeschichte, bevor ich dazukam. Das Team hat sich danach konstant weiterentwickelt. Seit 2019 bin ich wieder zurück bei Sauber und bereit, meine Erfahrung einzubringen, damit wir uns weiterentwickeln können.»

Heidfeld hat mehrere schöne Sauber-Erinnerungen: «Befreiend war das erste Podium 2001 im Regen von São Paulo mit anschliessender Bierdusche – auch vor dem Hintergrund des fantastischen Teamerfolgs mit Platz 4 in der Konstrukteurswertung 2001 gemeinsam mit Räikkönen. Heraussteicht für mich die Saison 2007 mit BMW-Sauber. Wir waren auf dem Weg nach oben und mir passte das Auto. Ich konnte das Potenzial ausschöpfen und war zur Stelle, wenn es die Chance für ein Top-Drei-Ergebnis gab. Mein Highlight ist ein Manöver beim GP von Bahrain, als ich Fernando Alonso im McLaren aussen herum, Rad an Rad, überholen konnte. Das war ein heisses Manöver. Ich schaue mir diesen Moment dann und wann wieder an und spüre Stolz, dass ich dieses tolle BMW-Sauber-Auto fahren durfte.»

Robert Kubica schaut ebenfalls gerne auf seine Zeit als BMW-Sauber-Pilot zurück: «Einer meiner wichtigsten und schönsten Momente war der erste Podiumsplatz in der Formel 1, den ich in Monza 2006 mit dem BMW-Sauber-Team feiern konnte. Ich bin Dritter geworden – und das in meinem erst dritten Rennen als Grand-Prix-Fahrer. Mein Sieg beim Kanada-Rennen zwei Jahre später ist zweifellos der Moment, der unvergesslich bleiben wird. Nicht nur für mich selbst, sondern auch für das ganze Team.» Nur ein Jahr zuvor hatte Robert Kubica gleichenorts, in Montreal, den schlimmsten Unfall seiner Formel-1-Karriere praktisch unversehrt überlebt.

am Ende war ich mit dem Deal sehr zufrieden. Räikkönen ist in all den Jahren bei McLaren-Mercedes nie Weltmeister geworden. Und dass Kimi 2019 zu Sauber zurückgekommen ist, hat mich besonders gefreut. Das war klar das Verdienst von Teammanager Beat Zehnder.»

Das Ultimatum von BMW

2005 will Peter Sauber sein Lebenswerk nach dem Weggang von Partner Dietrich Mateschitz (Red Bull) absichern und geht einen Deal mit BMW ein. BMW war vorher nie werkseitig in der Formel 1. Die Münchner, die bis zu diesem Zeitpunkt bei Williams als Motorenlieferant engagiert sind, wollen in Hinwil ein eigenes Werksteam installieren. Am 22. Juni 2005 verkündet BMW die Übernahme der Mehrheit am Sauber-Team, der Autohersteller übernimmt 80 Prozent der Anteile. Der Rennstall heisst nun BMW Sauber F1 Team. Peter Sauber wird Berater, das operative Geschäft leitet der BMW-Motorsportdirektor Mario Theissen. «Mario Theissen ist zu den Übersee-Grands-Prix manchmal über Zürich geflogen. So hatte ich auf einem gemeinsamen Flug Zeit, mit ihm über die Formel 1 zu diskutieren», erzählt Sauber. «Bei dieser Gelegenheit bemerkte ich, dass er mit der Rol-

Gefeierter Shootingstar: Kimi Räikkönen debütiert 2001 als 22-Jähriger bei Sauber in der Formel 1.

Die erste Teamchefin der Formel 1

Anfang 2010 ernannt Peter Sauber Geschäftsleitungsmitglied Monisha Kaltenborn aus der Rechtsabteilung zur neuen Geschäftsführerin der Sauber Motorsport AG. Zwei Jahre später überschreibt er ihr ein Drittel der Geschäftsanteile und macht Kaltenborn im Oktober 2012 zur ersten weiblichen Teamchefin der Formel-1-Geschichte. Als Sauber Motorsport im Sommer 2016 von der schweizerischen Longbow Finance übernommen wird, tritt Peter Sauber definitiv aus der Firma aus.

50 Jahre Sauber-Motorsport. Lesen Sie den fünften Teil unserer Serie in der nächsten Ausgabe AR 30/31 vom 23. Juli 2020.



2008
Der F1.08 (BMW-2.4-l-V8) bringt neben WM-Rang 3 (135 Punkte) den ersten Sieg: In Kanada gewinnt Kubica vor Heidfeld.



2005
Trotz Ex-Weltmeister Jacques Villeneuve und Felipe Massa rutscht der C24 (Petronas-V10) in der WM wieder ab auf Platz 8 (20 Punkte).



2006
BMW übernimmt – Sauber konstruiert. Der F1.06 (BMW-2.4-l-V8) wird WM-Fünfter (36 Punkte). Die Fahrer sind Villeneuve, Heidfeld (3. Ungarn-GP) und Robert Kubica (3. Italien-GP).

2007
Vizeweltmeister hinter Ferrari! Heidfeld (Kanada 2., Ungarn 3.), Kubica und Sebastian Vettel holen im F1.07 (BMW-2.4-l-V8) 101 Punkte.



2009
BMW-Abschiedstour: Mit dem F1.09 (BMW-2.4-l-V8) holen Heidfeld (2. Malaysia-GP) und Kubica (2. Brasilien-GP) 36 Punkte und WM-Rang 6.

Gerettet und angekommen



Die Gegenwart heisst Alfa Romeo Racing, aber die Autos werden weiter bei Sauber Motorsport in Hinwil gebaut und behalten ihre C-Bezeichnungen.

50 JAHRE SAUBER (5) Im fünften Jahrzehnt von Sauber Motorsport tritt Firmengründer Peter Sauber kürzer. Aber erst muss das Team mit Monisha Kaltenborn an der Spitze gerettet werden, ehe die Zukunft gesichert wird.

Peter Haab

Mitte 1998 kam es zum ersten Zusammentreffen zwischen Monisha Kaltenborn und Peter Sauber. Kaltenborn war zu jener Zeit bei der Fritz Kaiser Group (FKG) in Liechtenstein tätig. Zusammen mit Dietrich Mateschitz (Red Bull) und Peter Sauber war Fritz Kaiser Anteilseigner der Firma Sauber Motorsport. «Ich kam damals als junge Juristin mit relativ wenig Be-

rufserfahrung zu Kaiser, um mich um die rechtlichen Belange der FKG zu kümmern. Eines meiner Projekte war seine Beteiligung in der Formel 1. Schon in meiner zweiten Arbeitswoche stand der Motorenvertrag mit Ferrari zur Verlängerung an. Fritz hat mir kurz ein paar Informationen gegeben und fuhr dann weg in die Sommerferien. Für mich war ein Motorenvertrag Neuland. Deshalb wollte ich die ganze Abmachung im Detail verstehen. Es ging darum, wohin welches Teil gehört, wofür wie viel ge-

zahlt wird und was überhaupt Teil der Lieferung ist. Es war ein ziemlich komplexes Thema. Deshalb wollte ich mir das Formel-1-Auto genau ansehen und verstehen, welche Bereiche da explizit genannt wurden. So kam ich im Sommer 1998 das erste Mal nach Hinwil und habe Herrn Sauber kennengelernt. Es war eine interessante und lehrreiche Begegnung. Ich weiss noch genau, auf welchem Stuhl ich am Besprechungstisch gesessen bin. Diese Sitzordnung hat sich dann über all die Jahre hinweg gehalten.»

Zwei Jahre nach diesem ersten Treffen wechselte Monisha Kaltenborn von der FKG in Liechtenstein zu Sauber Motorsport nach Hinwil. Sie brauchte nicht lange, um sich in der neuen Firma zurechtzufinden. «Schon bei der FKG hatte ich als Juristin Einblick in sämtliche Geschäftsfelder des Formel-1-Projekts. Ich habe damals schon die Fahrerverträge gemacht. Ich habe die Sponsorenverträge gemacht, und ich

Vom C29 zum C39

2010

Der C29 (Ferrari 2.4-V8) ist das erste Fahrzeug nach der BMW-Sauber-Zeit. Pedro de la Rosa, Nick Heidfeld und Kamui Kobayashi holen 44 Punkte (WM-Rang 8).



2011

James Key folgt auf Technikdirektor Willy Rampf und baut den C30 (Ferrari-V8 056). Kobayashi und Sergio Pérez holen 44 Punkte (WM-Rang 7).



2012

Mit dem C31 (Ferrari-V8 056) geht es aufwärts. Nebst vier Podestplätzen für Pérez und Kobayashi gibt es 126 Punkte (WM-Rang 6).



2014

Der C33 mit neuem Ferrari-Motor (059/3, 1.6-V6-T) floppt. Gutiérrez und Adrian Sutil bleiben punktlos.

2013

Das Technikteam um Matt Morris entwickelt den C32 (Ferrari-V8 056), mit dem Nico Hülkenberg und Esteban Gutiérrez 57 Punkte und WM-Platz 7 holen.



2015

Mit dem C34 (Ferrari 059/4, 1.6-V6-T) sammeln Marcus Ericsson und Felipe Nasr 36 Punkte und sichern WM-Rang 8.

habe die gesamte Korrespondenz mit dem Internationalen Automobilverband erledigt. Und die technischen Zusammenarbeitsverträge gehörten ebenfalls zu meinem Dossier. In Hinwil musste ich die juristische Infrastruktur komplett neu aufbauen, weil es die ja vorher innerhalb der Firma nicht gegeben hatte.» Die Zusammenarbeit mit Chef Peter Sauber klappte auf Anhieb reibungslos. «Er hat mir vertraut. Ich habe viele Freiheiten bekommen und bin schnell in die Geschäftsleitung aufgenommen worden. Dann haben wir die Firma zusammen neu strukturiert.»

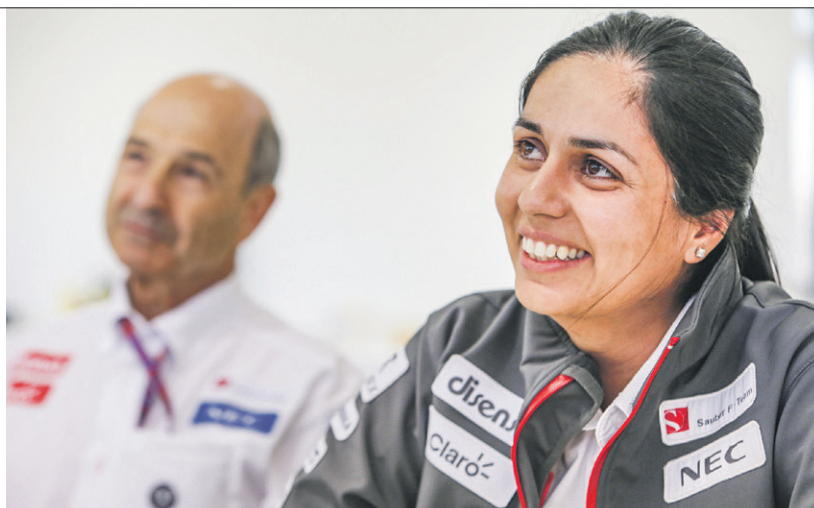
Sauber wie im luftleeren Raum

Auf Anfang 2010 – BMW hatte sich Ende 2009 ja verabschiedet – wurde Kaltenborn vom Geschäftsleitungsmitglied zum CEO von Sauber Motorsport. Als im Herbst 2009 die Verhandlungen zum Thema BMW-Ausstieg liefen, stellte der Chef die versierte Juristin eines Tages vor vollendete Tatsachen: «Falls wir das Team von BMW zurücknehmen, wirst du die Firma leiten.» Kaltenborn erinnert sich, dass Sauber nie gefragt hatte, ob sie sich diese Funktion auch vorstellen könne: «Aber ich habe nicht lange überlegt, sondern ganz einfach ja gesagt. Wir durften keine Zeit verlieren. Sauber Motorsport steckte zu diesem Zeitpunkt in einer ganz heiklen Situation.» Kaltenborn weiter: «Die Formel-1-Teams wurden in dieser Zeit immer mehr zu Unternehmen. Das Kommerzielle stand immer stärker im Vordergrund. Als klar wurde, dass BMW aussteigt – und das kam Ende Juli 2009 für uns alle ohne Vorwarnung aus dem Nichts –, mussten wir sehr schnell reagieren. Das Wichtigste war, die BMW-Entscheidungssträger davon zu überzeugen, einen Verkaufsprozess einzuleiten. Wir standen damals im luftleeren Raum. Aber wir haben alles Mögliche versucht, um das Team am Leben zu erhalten. Das Schwierige an der damaligen Situation: BMW hatte den Lead, wir waren lediglich das Produkt. Letzten Endes hat dann für uns aber ein sehr guter Deal herausgeschaut.»

Nach dem Rückkauf blieb fast keine Zeit, um das Team für 2010 auf die Beine zu bringen. «Es fühlte sich an wie 15 Sekunden vor zwölf», erinnert sich Kaltenborn. «Wir hatten ja nichts. Es war Dezember 2009, und wir hatten keine Sponsoren. Wir hatten nicht genügend finanzielle Mittel, und im Februar musste ein Auto für die ersten Testfahrten bereit sein. Diese Belastung war extrem. Es ging tagtäglich um existenzielle Dinge, bei denen kein Aufschub möglich war.»

2012 überschreibt Peter Sauber CEO Monisha Kaltenborn 30 Prozent der Anteile am Rennstall und macht sie im Herbst zur ersten Formel-1-Teamchefin. Die zusätzliche Funktion als Teamchefin hat Kaltenborn nie als Belastung empfunden. «Die Funktion des Teamchefs hat sich in diesen Jahren stark verändert. Den klassischen Teamchef gab es zu dieser Zeit ohnehin nicht mehr. Weil sich die Teams immer mehr zu klassischen Unternehmen transformiert haben, war meine Doppelfunktion logisch. Meine Hauptaufgabe bestand immer darin, das Unternehmen zusammenzuhalten und sicher durch eine Krise zu führen.»

Mit Mercedes und BMW hatte Sauber Motorsport in seinen 50 Jahren gleich zweimal namhafte Unternehmen aus der Autoindustrie als Businesspartner. Nach anfänglich grossem Enthusiasmus folgte Jahre später die Ernüchterung, verbun-



Firmengründer Peter Sauber hält sich im Hintergrund und macht Monisha Kaltenborn zur ersten Teamchefin der Formel 1.

den mit finanziellen Engpässen. Wäre es für die Motorsportfirma aus dem Zürcher Oberland insgesamt zielführender gewesen, als privates Mittelfeldteam über die Jahre ständig weiter zu wachsen und sich so zu konsolidieren? «Nein, das wäre mit Sicherheit nicht die bessere Strategie gewesen», ist Kaltenborn überzeugt. «Ich glaube, dass das Team nach diesem Szenario gar nicht mehr existieren würde. Die Beteiligung von BMW hat uns in Bezug auf die Infrastruktur und die Arbeitsprozesse einen ziemlich grossen Schritt nach vorn gebracht. Wir haben in dieser Zeit den Anschluss an die modernen Formel-1-Teams geschafft.»

Auch was die persönliche Bilanz ihrer knapp 20 Jahre bei Sauber Motorsport betrifft, ist Monisha Kaltenborn zufrieden: «Mein Leitsatz lautet immer: Wenn ich etwas annehme, dann führe ich es zu Ende! Da gehe ich meinen Weg immer sehr konsequent. Ich wollte dieses Unternehmen, das zu einem Drittel ja auch mein Unternehmen war, unbedingt retten. Ich habe damals wirklich alles in Bewegung gesetzt, um zu verhindern, dass das Team untergeht. Und es ist auch nicht untergegangen!»

Die Zukunft ist aufgegleist

Für Monisha Kaltenborn, die 2010 in Hinwil als CEO die Gesamtverantwortung übernommen hat, schliesst sich der Kreis sieben Jahre später. Wieder steht Sauber Motorsport kurz vor dem Aus. Doch Kaltenborn gelingt es nach monatelangen Verhandlungen, eine neue Investorengruppe um den Schweden Finn Rausing an Bord zu holen. Im Sommer 2016 übernimmt Longbow Finance mit Sitz in Lutry bei Lausanne die Sauber Motorsport AG. Rund ein Jahr später trennen sich Kaltenborn und die neuen Besitzer in gegenseitigem Einvernehmen. Kaltenborn hat in den E-Sport gewechselt und ist heute Geschäftsführerin von Racing Unleashed in Cham ZG.

2017 hat Frédéric Vasseur in Hinwil das Kommando übernommen. Der Motorsportingenieur hat als Gründer der Teams ART Grand Prix und ASM grosse Erfolge gefeiert. Zudem zeigte er bei der Talentsuche eine glückliche Hand. Die Formel-1-Weltmeister Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Nico Rosberg zählten in jungen Jahren zu Vasseurs Talentpool. «50 Jahre in diesem Geschäft sind eine lange Zeit», staunt selbst der Franzose. «Doch Peter Sauber hat es bei allen Herausforderungen immer wieder von Neuem geschafft, sich selbst und die Firma neu zu erfinden.» ●

«Nie aufgeben, auch wenn das Ziel fast unerreichbar scheint»

50 Jahre Sauber Firmengeschichte auf fünf Doppelseiten in der «Automobil Revue». Sie konnten im Zeitraffer auf ein halbes Jahrhundert spannende Schweizer Motorsportgeschichte zurückblicken. Ich hoffe, dass Ihnen unsere Reise gefallen hat. Mir hat es grossen Spass gemacht, die Etappen meiner Laufbahn Revue passieren zu lassen.

Wenn man als gelernter Elektromonteur ohne Kenntnisse im Automobilbau beginnt, Rennautos zu bauen, und davon leben möchte, so ist das vom ersten Moment an eine sehr schwierige und herausfordernde Aufgabe. Das wurde im



Peter Sauber
Vom Rennfahrer zum
Formel-1-Unternehmer

Laufe der Zeit nicht einfacher. Wir standen immer unter Erfolgsdruck – und ab und zu war es auch ein wirtschaftlicher Existenzkampf.

Dennoch haben wir es geschafft, uns im Motorsport zu etablieren und auf höchster internationaler Ebene Erfolge zu feiern. Ein Unterfangen, das von der Schweiz aus eigentlich gar nicht machbar ist. Heute steht in Hinwil eine hochmoderne Fabrik mit einer tollen Infrastruktur, ein Unternehmen, das über 500 Mitarbeitenden einen attraktiven Arbeitsplatz bietet.

Wie war das überhaupt möglich, was war der Schlüssel zum Erfolg? Nie aufgeben, kämpfen auf dem eingeschlagenen Weg, auch wenn das Ziel fast unerreichbar scheint. Genauso wichtig und matchentscheidend ist es, die richtigen Menschen – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – zu finden, zu motivieren und zu halten. Sie sind das wichtigste Kapital eines Teams, auch eines Formel-1-Teams. Viele von ihnen haben einen grossen Teil ihres Arbeitslebens in die Firma investiert, und dafür bin ich ihnen sehr dankbar. Sponsoren, Partner, Freunde, sie alle haben den ehrlichen Spirit des Hauses gespürt und uns auch in schwierigen Zeiten die Stange gehalten.

50 Jahre Technik, Spitzensport und Zirkus, es war eine fantastische Zeit. Ich möchte nichts davon missen, ich würde es wieder so machen und wäre glücklich dabei. So ist es sicher verständlich, dass mir die Formel 1 ab und zu fehlt, weniger der Rennsport, am meisten die Menschen.

Auch nach meinem Austritt 2016 bleibe ich dem Team verbunden und wünsche ihm von Herzen alles Gute und viel Erfolg.

Peter Sauber, 2. Juli 2020



2016

Wieder fällt die Punktausbeute mager aus (2). Ericsson und Nasr schaffen mit dem C35 (Ferrari 059/5, 1.6-V6-T) WM-Rang 10.



2017

Sauber feiert mit dem C36 (Ferrari 061, 1.6-V6-T) 25 Jahre Formel 1. Für Ericsson, Antonio Giovinazzi und Pascal Wehrlein bleiben aber nur fünf Punkte und WM-Platz 10.



2018

Aufwind mit dem C37 (Ferrari 062 Evo, 1.6-V6-T): Ericsson und Shootingstar Charles Leclerc schaffen mit 48 Punkten WM-Rang 8.



2019

Das Team heisst Alfa Romeo Racing, das Auto, der C38 (Ferrari 064, 1.6-V6-T), kommt von Sauber. Rückkehrer Kimi Räikkönen und Giovinazzi holen 57 Punkte und WM-Platz 8.



2020

Mit dem C39 (Ferrari 065, 1.6-V6-T) sowie den Piloten Räikkönen und Giovinazzi hat das sechste Jahrzehnt begonnen.