

Peter Sauber, à la fin des années 70 avec le pilote Eugen Strähli et la C6.



Ainsi débuta l'aventure

1970-1979 «C'est un compétiteur qui aime son sport!», affirmait Bernie Ecclestone à l'adresse de Peter Sauber. Premier reportage d'une série dédiée au jubilé de Sauber.

Peter Haab

Touché de plein fouet par le coronavirus, le monde du sport automobile va de bouleversement (économique) en bouleversement depuis plusieurs semaines. Touché lui aussi, le championnat du Monde de formule 1 traverse, sans aucun doute, l'une des périodes les plus difficiles de son histoire. Sans le plan de sauvetage à court terme mis en place par le propriétaire de la F1, Liberty Media, et le chômage partiel concédé par les autorités, les écuries de moindre envergure auraient probablement déjà mis la clé sous la porte. A commencer par les équipes privées, premières touchées, et qui peinent à joindre les deux bouts depuis plusieurs années. Aujourd'hui,

elles voient l'avenir s'assombrir davantage. Sans capacité de planification ni revenus, le petit monde de la formule 1 a actuellement peu de raisons de se réjouir.

La situation n'est guère différente pour celui qui a tout du pionnier du sport automobile suisse, Peter Sauber. Si l'homme d'affaires zurichois de 76 ans a fait ses adieux à la F1 il y a quatre ans, il entretient toujours de bons rapports avec celle-ci. Ainsi donc, il compatit aux difficultés rencontrées dans la discipline reine: «Tous les acteurs concernés sont actuellement en position critique. La pression s'exerce encore plus fortement sur les équipes privées», confirme-t-il. Etant donné que Peter Sauber connaît mieux que quiconque les aléas et autres turbulences que peut rencontrer une entreprise ac-

tive dans le sport motorisé, l'homme sait de quoi il parle. Comme tant d'autres sociétés engagées en course automobile, Sauber a traversé plusieurs tempêtes durant ces cinq dernières décennies. Pourtant, on observe que Sauber est toujours «online», s'il est permis de s'exprimer en ces termes familiers. L'équipe de formule 1 de Hinwil, qui fête cette année son 50e anniversaire, opère aujourd'hui sous le nom de Sauber Motorsport AG. Mais elle est inscrite au Championnat du monde FIA de formule 1 sous la désignation Alfa Romeo Racing Orlen.

A l'encontre du bon sens

Peter Sauber a l'idée de fonder son entreprise en 1967, suite à une rencontre organisée par un ami d'enfance avec le pilote Arthur Blank, dans le quartier de Seefeld à Zurich. La société PP Sauber AG (PP comme Peter Paul) verra le jour à Hinwil le 15 mai 1970. Mais, depuis cette mémorable visite chez le notaire de Wetzikon, Peter Sauber ne connaîtra plus jamais la quiétude; comme aucune autre, cette décision va chambouler la vie de cet électricien de formation. Il faut dire que le Suisse ne choisit guère la facilité lorsqu'il lance son entreprise spécialisée dans un domaine d'activité pour

LIGNE DU TEMPS: de la C1 à la C6

1970

Assemblée sur un châssis tubulaire, la C1 jouit de suspensions de Brabham-F3, d'un 4-cylindres Cosworth SCA (997 cm³). A son volant, Peter Sauber remporte le CS des voitures de sport.



1972

Au volant de la Sauber C2, Paul Keller devient vice champion de Suisse.

1974

Quatre ans après le succès de Peter Sauber, Friedrich Hürzeler remporte également les championnats de Suisse avec la C1.

1971

Le C2 est constituée d'un châssis tubulaire reposant sur des suspensions de March 702 F2. A l'arrière, le 4-cylindres, 1790 cm³ est un Ford Cosworth FVC. La deuxième Sauber est pilotée par Hans Kühnis lors des courses sur circuit et de côte.

1973

Conçu par Guy Boissin, la C3 est, elle aussi, assemblée sur un châssis tubulaire. Elle sera déclinée avec deux moteurs, un Ford-Cosworth FVA (4 cylindres, 1598 cm³) et un Ford-Cosworth BDG (4 cylindres, 1975 cm³).



le moins exotique, eu égard au microcosme helvétique; dans cette Suisse tranquille, le sport automobile est une aventure, certes passionnante, mais qui implique tout de même de gros risques financiers: «Mes engagements sporadiques en course sur une VW Coccinelle préparée, que je bricolais moi-même, m'ont mis en contact avec la scène des courses suisses, se souvient Peter Sauber. C'est à ce moment-là que j'ai rencontré Ruedi Siegfried. Il pilotait une voiture de course à châssis tubulaire qu'il avait lui-même construite. Nous est alors venue l'idée de construire des biplaces de compétition. Déjà, à l'époque, il était d'un point de vue économique insensé de vouloir vendre des voitures de course en Suisse.»

Pour assembler sa première voiture, la C1 (le C fait aujourd'hui encore référence à sa femme Christiane), Peter Sauber utilise les pièces d'une Brabham de Formule 3 achetée d'occasion: des éléments de suspensions ainsi que le moteur et la transmission. Ruedi Siegfried construit le châssis à cadre tubulaire et Peter Sauber s'occupe de l'assemblage et de la carrosserie. La C1 était clairement supérieure à la concurrence. «C'est en grande partie grâce à cette voiture que j'ai remporté le Championnat de Suisse des voitures de sport en 1970. Certes, j'étais un pilote plutôt rapide, mais je ne possédais certainement pas un talent exceptionnel», concède Peter Sauber, souriant.

Une formidable marque de confiance

En 1971, Peter Sauber présente la C2 avec moteur 1,8 litre Cosworth au Salon de Genève, sur le stand de l'ACS. Avec elle, l'entreprise reste fidèle au concept de la C1, mais Sauber a cette fois eu recours à des pièces de châssis de March 702 F2. Hans Kühnis, alors président de SAR, est aussitôt convaincu par la voiture. Ainsi passe-t-il commande d'un exemplaire. Pilote expérimenté, le docteur Kühnis parvient à exploiter au mieux le potentiel de la biplace, qu'il conduit à la victoire à plusieurs reprises dans sa catégorie. «La commande de Hans Kühnis, déjà pilote de course reconnu et champion d'Europe de la montagne, représentait pour moi une énorme marque de confiance et une grande source de motivation. D'un point de vue entrepreneurial, j'avais atteint mon but préliminaire», s'enthousiasme, encore aujourd'hui, Peter Sauber.

A la C2 succède logiquement la C3. Sortie en 1973, l'auto se passe pour la première fois de composants externes à l'heure de son assemblage. A l'exception, bien évidemment, du moteur et de la transmission. Comme les modèles précédents, la voiture repose sur un châssis tubulaire. Vient ensuite la C4 à moteur 2 l Cosworth-BDG. D'apparence très similaire, la voiture marque pourtant un tournant pour l'entreprise, puisqu'elle est la première Sauber à structure monocoque en aluminium. Transfuge de McLaren, le concepteur Edi Wyss est à l'origine de cette évolution.

Assemblé entre 1976 et 1978, la C5 est la première voiture assemblée en petite série. Propulsée par un 2.0 BMW de F2, elle est, sans conteste, la Sauber la plus performante de cette première décennie d'existence. En 1976, Herbert Müller remporte à son volant les prestigieuses courses Inter-series en Allemagne et dans les pays voisins, au sein du Francy Racing Team. Le statut de Sauber passe alors de compétiteur national à celui de construc-

teur de voitures connu au-delà des frontières. En 1978, Marc Surer (alors pilote de formule 2), Harry Blumer et Eugen Strähle participent ensemble aux 24 Heures du Mans au volant d'une C5 spécialement conçue pour l'occasion. Un problème moteur met malheureusement un terme à leurs rêves, légitimes, de victoire de classe (voir colonne de droite).

Une rentabilité tardive

En dépit de ses succès, Peter Sauber dresse un bilan qui donne à réfléchir lorsqu'il évoque ses dix premières années: «De 1970 à 1978, nous avons construit au total 13 voitures, des types C1 à C5. Nous tirions une certaine fierté de notre statut de constructeur privé. Mais, en définitive, la production de voitures de course n'a jamais été rentable. En 1979, nous nous sommes donc réorientés vers un rôle de prestataire de services, en préparant trois Lola de Formule 3 pour des clients engagés en championnat suisse. Beat Blatter a remporté le titre sur l'une de nos voitures.» Durant ces années, les difficultés font parfois douter Peter Sauber sur la pérennité de son entreprise: «Il faut être honnête, il y a eu des situations embarrassantes. J'ai parfois dû réfléchir à plusieurs reprises sur la manière de financer les voitures à venir». ●



Ses débuts en course, c'est sur une VW Beetle que Peter Sauber les réalisa.

Photos: Zwischengas, Arno Kärr

Le grand triomphe

Le modèle commercial de prestataire de services a été maintenu en 1980, avec l'engagement de deux BMW M1 en série Procar, conduites par Marc Surer et Walter Nussbaumer. La maison mère munichoise offrait un soutien technique et le fabricant de jeans Pooh se montrait généreux en tant que sponsor. En 1981, Sauber Motorsport revient toutefois sur la scène internationale en tant que constructeur. Les voitures de Hinwil investissent alors le groupe C et remportent leur plus grand triomphe en 1989, en remportant les 24 Heures du Mans.

50 ans de Sauber-Motorsport: découvrez la deuxième partie de cette rétrospective dans le n° 24 du 11 juin 2020.

Les pilotes Sauber se souviennent

Cela fait très longtemps, mais pourtant je me souviens comme si c'était hier de ma première rencontre avec Peter Sauber. A l'époque, Harry Blumer et Eugen Strähle étaient les pilotes en faction; ils participaient à diverses courses avec la Sauber C5. En 1978, il était prévu de courir aux 24 Heures du Mans et l'équipe Sauber était à la recherche d'un troisième pilote. Hansjörg Degen, alors responsable du marketing chez Sauber, m'a demandé si j'étais intéressé. Il était



Marc Surer
Pilote chevronné
(82 départs en F1)

en négociation avec des sponsors et m'a confié que ma présence l'aiderait à réunir l'argent manquant.

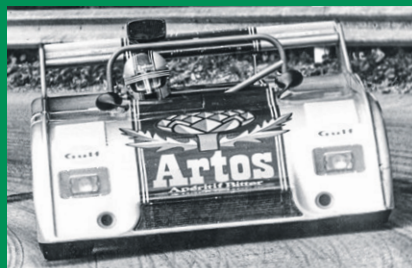
Ma première réaction fut «Le Mans? Allons-y tout de suite!» Avec la C5 deux litres, nous avions même une chance de décrocher la victoire dans notre catégorie. Cette deuxième raison m'a définitivement convaincu et je me suis rendu à Hinwil, pour rencontrer Peter Sauber. J'ai découvert la voiture à cette occasion, et j'avoue avoir été assez peu impressionné de prime abord. Comme pilote de Formule 2 à l'époque, j'étais habitué aux voitures légères et filiformes. La C5 me faisait un peu l'effet d'un tank.

Peter Sauber s'est montré assez sceptique à mon égard lors de cette première rencontre. A ses yeux, j'incarnais probablement l'un de ces pilotes de Formule 2 frappaingues. Et même s'il ne me l'a pas avoué, je pense qu'il craignait que j'abîme la C5. Mais, lorsque nous sommes arrivés au Mans, tout s'est très bien déroulé. Nous avons d'ailleurs mené la course assez longtemps... avant d'être ralentis par une défaillance de soupape. Le moteur s'arrêtait constamment et, sur décision du technicien Heini Mader, nous avons désactivé un cylindre. Tout cela environ deux heures avant la fin de la course! Mader m'a expliqué de quelle manière je devais effectuer un tour supplémentaire sur trois cylindres, en toute fin de course, pour figurer au classement.

Mais, pour couronner le tout, une erreur stupide s'est produite: nous sommes repartis un tour trop tard et nous avons donc manqué un tour au terme de la course pour être classés. Rétrospectivement, nous aurions encore pu boucler facilement deux tours sur trois cylindres. Bien sûr, la frustration au sein de l'équipe était énorme. Je me souviens d'avoir terminé le dernier tour avec une infinie prudence. Ce fut une expérience incroyable de voir tous ces commissaires se lever sur la piste et agiter leurs drapeaux.

1975

La C5 a été conçue par Edy Wyss et Guy Boissin. Première voiture équipée d'une monocoque en aluminium, elle est motorisée par un Ford-Cosworth-BDG (4 cyl., 1975 cm³).



1976

Motorisée par un BMW M12 (4 cylindres, 1999 cm³), la Sauber C6 repose sur un châssis monocoque en aluminium. C'est au volant de cette machine assemblée par le designer Guy Boissin et Paucoplast (alors à Meilen ZH) qu'Herbert Müller remporte l'Inter-series européen.



1978

Sauber remet le couvert à l'occasion de la classique mancelle. Avec la C6 évidemment. Le duo de pilotes Marc Surer/Eugen Strähle se retirera. Max Welti prend la deuxième place au classement général du Championnat de Suisse.

1977

Cette année-là, la C6 participe pour la première fois aux 24 Heures du Mans. Cependant, le duo Eugen Strähle/Peter Bernhard abandonne. Harry Blumer remporte le titre de Vice-Champion de Suisse.

1979

Werner Wenk remporte le championnat de Suisse, le troisième titre national depuis les succès de la C1 en 1970 et 1974.



En 1989, les Sauber C9 remportent les 1ère, 2e et 5e places.



Mans, avec un doublé à la clé! Encore aujourd'hui, Peter Sauber considère tout cela comme la plus belle période de son entreprise. Comment a-t-il fait pour passer du statut qu'il possédait à la fin des années 1970, à savoir celui de petit constructeur de voitures de course à celui d'écurie d'usine reconnue?

En 1980, en tant que prestataire de services, Sauber Motorsport prépare à la demande de Dieter Stappert, directeur de course de BMW, deux BMW M1 pour la série Procar. Elle sont pilotées par Marc Surer et Walter Nussbaumer. En 1981, Sauber revient à son job de constructeur en réalisant deux M1 de conception maison, avec carrosserie en fibre de verre et châssis tubulaire en aluminium. La conception de cette voiture de groupe 5 est soutenue par la firme de Munich et le carrossier Seger & Hoffmann. Le premier exemplaire est engagé par l'équipe de BASF/GS de Gerhard Schneider avec, derrière le volant, Hans Stuck et Nelson Piquet. La seconde voiture court pour l'écurie Sauber et est emmenée par Marc Surer et Dieter Quester.

«Cette M1 était une formidable voiture de course», s'enthousiasme encore le Suisse Marc Surer. Qui continue: «Elle m'a mis à l'aise dès le premier tour.» Mais Surer se remémore aussi un problème chronique de vibrations qui frappait le moteur six cylindres BMW. «Nous avons réfléchi dès le début sur le choix éventuel d'une suralimentation par turbo. A cette époque, BMW l'avait déjà expérimentée avec succès en formule 1. Paul Rosche, le responsable moteur, a finalement renoncé au turbocompresseur préférant jouer la carte de la sécurité. Mais la voiture manquait alors un peu de puissance.»

Durant l'édition du Mans de 1981, la course de Marc Surer connaît un épilogue abrupt: «Le moteur vibré tellement qu'il fallait, à chaque relais de pilote, remplacer les amortisseurs anti-résonance. Le moteur de ma voiture a rendu l'âme le dimanche matin vers six heures. J'ai laissé la voiture sur la bordure et je suis retourné en courant voir la piste. J'ai trouvé un morceau de bielle qui gisait sur l'asphalte. Je me suis même brûlé les doigts en le ramassant!». De retour aux stands, Surer essuie les critiques de son staff. Affirmant que le bruit provenait d'amortisseurs défectueux, les techniciens estiment que le pilote pouvait ramener la voiture à vitesse réduite. Surer tend alors le morceau de bielle au premier mécano, coupant court aux débats.

«Cela ne marchera pas, M. Zehnder!»

Actuel directeur sportif d'Alfa Romeo Racing, Beat Zehnder rejoint Sauber Motorsport en 1987. «Il est le collaborateur le plus important et le plus loyal que j'ai connu depuis trois décennies», déclare Peter Sauber à son égard. Ce mécanicien for-

Les larmes du Mans

1980-1989 Entre 1980 et 1989, Sauber devient un acteur d'envergure internationale. Associée à Mercedes, l'équipe de Hinwil signe le plus grand succès de son histoire au Mans.

Peter Haab

La deuxième décennie de PP Sauber AG est marquée par plusieurs événements majeurs. Le plus important d'entre eux est, sans conteste, l'association du fleuron suisse avec Mercedes-Benz lors du retour de ce dernier en compétition. Effectivement, dès 1988, Sauber devient l'écurie officielle de Mercedes en groupe C. En 1989, l'équipe réalise un véritable coup de force en remportant la victoire aux 24 Heures du

De la C6 à la C9

1980

Peter Sauber et sa société de sport automobile s'associent: la BMW M1 de la série Procar est la première auto de série engagée par la société de Hinwil.

1981

Sauber rencontre le succès avec la BMW M1 Groupe 5; Le duo Nelson Piquet/Hans-Joachim Stuck remporte la course des 1000 kilomètres du Nürburgring. Au cours du même événement, l'ancien pilote Sauber, Herbert Müller, est tué dans un accident.



1982

Première voiture du groupe C du constructeur zurichois, la Sauber C6 est dotée d'une monocoque en aluminium et d'un moteur Cosworth DFL VB (3955 cm³). C'est la première Sauber signée Leo Ress.

1983

La C7 est à nouveau constituée d'un châssis monocoque en aluminium, mais elle est équipée d'un moteur six cylindres (3498 cm³) issu d'une M1. Par la suite, cinq autres créations de Leo Ress et du spécialiste du carbone Paucoplast seront produites à Meilen.

1984

L'unique C7 est vendue au Salvador et utilisée aux Etats-Unis. Pour le championnat IMSA, un moteur BMW-M88 est installé.



mé chez Sulzer, à Winterthur, s'est ensuite spécialisé dans les gros moteurs diesel. Mais une annonce dans le Zürcher Oberländer («recherchons mécaniciens de course chez PP Sauber AG») va totalement réorienter sa carrière. Beat Zehnder envoie sa postulation et décroche un rendez-vous. «L'entretien n'a pas duré plus d'un quart d'heure et j'étais déçu», se souvient l'intéressé. «Peter Sauber m'a dit: «ça ne va pas marcher, M. Zehnder! A 21 ans, vous êtes trop jeune. Et vous n'avez aucune expérience de la course comme mécanicien. En fait, vous n'avez jamais eu d'intérêt pour la course!» Aujourd'hui, B. Zehnder admet en riant qu'il n'avait jamais vu une course automobile avant son entretien chez Sauber. «Je ne voyais rien d'excitant dans ce sport». Néanmoins, le jeune homme est rappelé à Hinwil quelques semaines plus tard. «J'ai été engagé suite à ce deuxième entretien... parce qu'il n'y avait tout simplement pas d'autres candidats. Peter Sauber m'a proposé une période d'essai d'un an. Et petit à petit, elle s'est prolongée à 33 années».

En action jour et nuit pour Mercedes

En 1988, Sauber Motorsport accède au statut d'équipe officielle de Mercedes en Championnat du monde de voitures de sport. Mais Beat Zehnder n'est pas encore pris par le virus de la course. «C'est surtout l'incroyable esprit d'équipe qui m'a impressionné à l'époque», se souvient le directeur sportif. «A cette époque, il y avait dix personnes dans l'entreprise, dont Peter Sauber. Nous n'avions qu'une voiture du groupe C. Nous devions encore construire les autres. C'était beaucoup de travail. Même Peter, en habit de travail, était debout à l'atelier de soudure pratiquement jour et nuit. Il y avait tellement à faire; on ne rentrait presque jamais à la maison. Nous avions installé des lits de camp dans les locaux, car on travaillait jusqu'à deux heures du matin et on reprenait à sept heures. Madame Sauber nous apportait le dîner; il n'y avait pas de cantine. On dégageait les établis et on posait une nappe dessus!» Lors de la première course à Jerez (E), l'organisation semblait encore un peu improvisée pour une équipe d'usine Mercedes. «Les combinaisons n'étaient pas prêtes pour la première course. Nous portions seulement une salopette Sauber en guise d'uniforme, sur un T-shirt de notre propre garde-robe.»

En 1988, le premier départ aux 24 Heures du Mans en tant qu'équipe d'usine Mercedes apparaît encore chaotique. A leurs débuts, les Sauber-Mercedes

des C9 sont retirées de la course pour des raisons de sécurité, suite à la détérioration des pneus de Klaus Niedzwiedz à l'entraînement, à 300 km/h. Mais la roue tourne subitement en 1989, lors de la deuxième tentative, avec une victoire surprise et un doublé à la clé. Pour cette course, les Sauber sont engagées sous les couleurs de Mercedes-Benz et marquent ainsi un retour remarqué des «flèches d'argent» en compétition.

L'apogée de Sauber

Beat Zehnder garde un souvenir ému de ce doublé aux 24 Heures du Mans: «C'est, de loin, le plus grand succès de l'histoire de notre entreprise. A l'époque, personne ne nous pensait capable de réaliser un tel exploit. Nous avons pleuré de joie et d'épuisement après la course!» La Sauber-Mercedes a parcouru 5200 kilomètres en 24 Heures, mais tout ne s'est pas déroulé comme prévu. «Jochen Mass, dans la voiture victorieuse, avait roulé sur des pièces d'échappement tombées d'une Porsche au début de la course, provoquant une fissure dans le soubassement. Celle-ci s'agrandissait à cause des vibrations et la carrosserie avait également subi des dommages. Nous avons découpé certaines parties de la carrosserie à la scie sauteuse. Ça n'était pas très beau, mais Jochen a rallié l'arrivée avec ce trou dans le flanc», relate Beat Zehnder. «La deuxième voiture, conduite alors par Kenny Acheson, rencontrait, elle aussi, quelques déconvenues. Les deux dernières heures, alors qu'il lui restait encore deux arrêts à effectuer, le pilote ne pouvait plus rouler qu'en cinquième. La boîte à cinq vitesses étant étalonnée pour atteindre 400 km/h, ce n'était pas une mince affaire d'amener la voiture à l'arrivée».

Premier de la classe

Pour le championnat du monde de voitures de sport, Mercedes a confié à son équipe d'usine, l'équipe suisse de course Sauber, les jeunes pilotes Karl Wendlinger, Heinz-Harald Frentzen et Michael Schumacher. Même si personne n'était autorisé à le formuler publiquement au début du programme, l'objectif de la démarche est clair: amener ces trois juniors en formule 1. Avec succès: en 1993, Sauber Motorsport rentrera en formule 1 avec l'appui discret de Mercedes-Benz.

50 ans de Sauber Motorsport Lisez la troisième partie de notre série consacrée au jubilé de Sauber dans la RA n° 26 du 25 juin 2020.



Engagé en 1987, Beat Zehnder (au milieu à g.) est aujourd'hui directeur sportif d'Alfa Racing.



Au début des années 80, PP Sauber AG a préparé deux M1 pour le constructeur munichois.

Photos: Zwischengas, Sauber, Mercedes

Les pilotes Sauber se souviennent

Jochen Mass, 73 ans, est une légende du sport automobile. Outre ses engagements avec Sauber, il a également piloté en formule 1 pendant dix ans. En 1989, l'Allemand remportait l'épique épreuve des 24 Heures du Mans sur la Sauber-Mercedes C9, avec Manuel Reuter et Stanley Dickens. «J'ai eu le feu vert pour mener la voiture jusqu'à l'arrivée. Nous avons tous tremblé parce que la voiture n'était plus vraiment en état», raconte J. Mass. «Après cette vic-



Jochen Mass
Vainqueur du Mans en 1989 et pilote de F1

toire tout à fait surprenante, il n'y a pas eu de célébration le dimanche soir. Nous n'en avons pas eu le temps: la course suivante avait lieu la semaine d'après et l'équipe devait réparer la C9 du Mans pour qu'elle puisse à nouveau concourir normalement sur longue distance.» Lorsqu'il évoque Peter Sauber, Jochen Mass ne tarit pas d'éloges: «Peter était un superviseur strict qui approchait toujours les gens directement lorsqu'il avait un problème. Le chemin qu'il a parcouru depuis la création de son entreprise jusqu'à son arrivée en formule 1 mérite le plus grand respect.» Avant de rejoindre Sauber-Mercedes, Mass avait déjà une longue carrière en sport automobile derrière lui. En 1973, il était devenu vice-champion d'Europe de formule 2 derrière Jean-Pierre Jarier, dans le baquet d'une Surtees TS15. La même année, Mass faisait ses débuts en catégorie reine au GP de Grande-Bretagne à Silverstone, sur une Ford Surtees. En 1974, il devenait pilote titulaire de l'écurie Surtees, mais la saison s'avèrera décevante. Finalement, l'Allemand participa aux deux derniers Grands Prix de la saison 1974 au volant d'une McLaren, écurie pour laquelle il allait encore courir de 1975 à 1977, en remportant le GP à Montjuïc (E) en 1975. Il restait toutefois dans l'ombre de ses coéquipiers, les champions du monde Emerson Fittipaldi (1972/74) et James Hunt (1976). En 1978, il rejoignait la nouvelle équipe ATS du fabricant allemand de roues Günter Schmid, puis il bifurqua chez Arrows (1979 à 1980). Après une année d'interruption en F1, Mass était de retour en 1982 pour le compte de l'équipe RAM Racing. Limitée par les finances, cette écurie ne lui permit pas de faire mieux qu'une septième place en neuf courses. Impliqué dans la collision qui fut fatale à Gilles Villeneuve, durant les essais au GP de Belgique à Zolder, Jochen Mass a subi la tempête médiatique qui a déferlé ensuite. On retiendra que Villeneuve était dans un tour rapide, que Mass était au ralenti, et que l'erreur d'interprétation des deux pilotes a viré au drame.

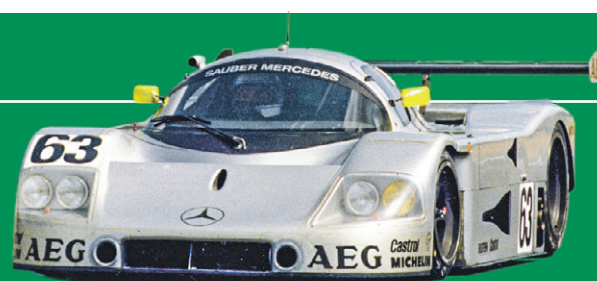
1985

La C8 est la première Sauber à moteur Mercedes (V8 double turbo type M117, 4973 cm³). Leo Ress renforce le châssis monocoque en aluminium avec des tubes en acier, car le nouveau moteur est plus lourd que le précédent BMW.



1986

Le duo Henri Pescarolo/Mike Thackwell remporte la course des 1000 kilomètres du Nürburgring avec la C8.



1987

Evolution de la précédente C8, la Sauber C9 (monocoque en aluminium/tubes en acier, V8 double turbo, 4973 cm³) jouit, entre autres, de nouvelles suspensions. La victoire du Nürburgring est, une fois de plus, remportée par une Porsche.

1989

La Flèche d'argent C9 va de succès en succès: huit victoires dans le championnat du monde des voitures de sport. Les titres reviennent à l'équipe et au pilote, Jean-Louis Schlesser. Mais le plus grand succès est le doublé aux 24H du Mans.

1988

Partenaire officiel de Mercedes, Sauber remporte cinq victoires dans le championnat du monde des voitures de sport. Au sein du championnat des constructeurs, il termine deuxième derrière Jaguar.

Montée en puissance

1990-1999 Dans l'adversité des années 1990, Sauber Motorsport concrétise une idée en osant le grand saut dans la catégorie reine.

Peter Haab

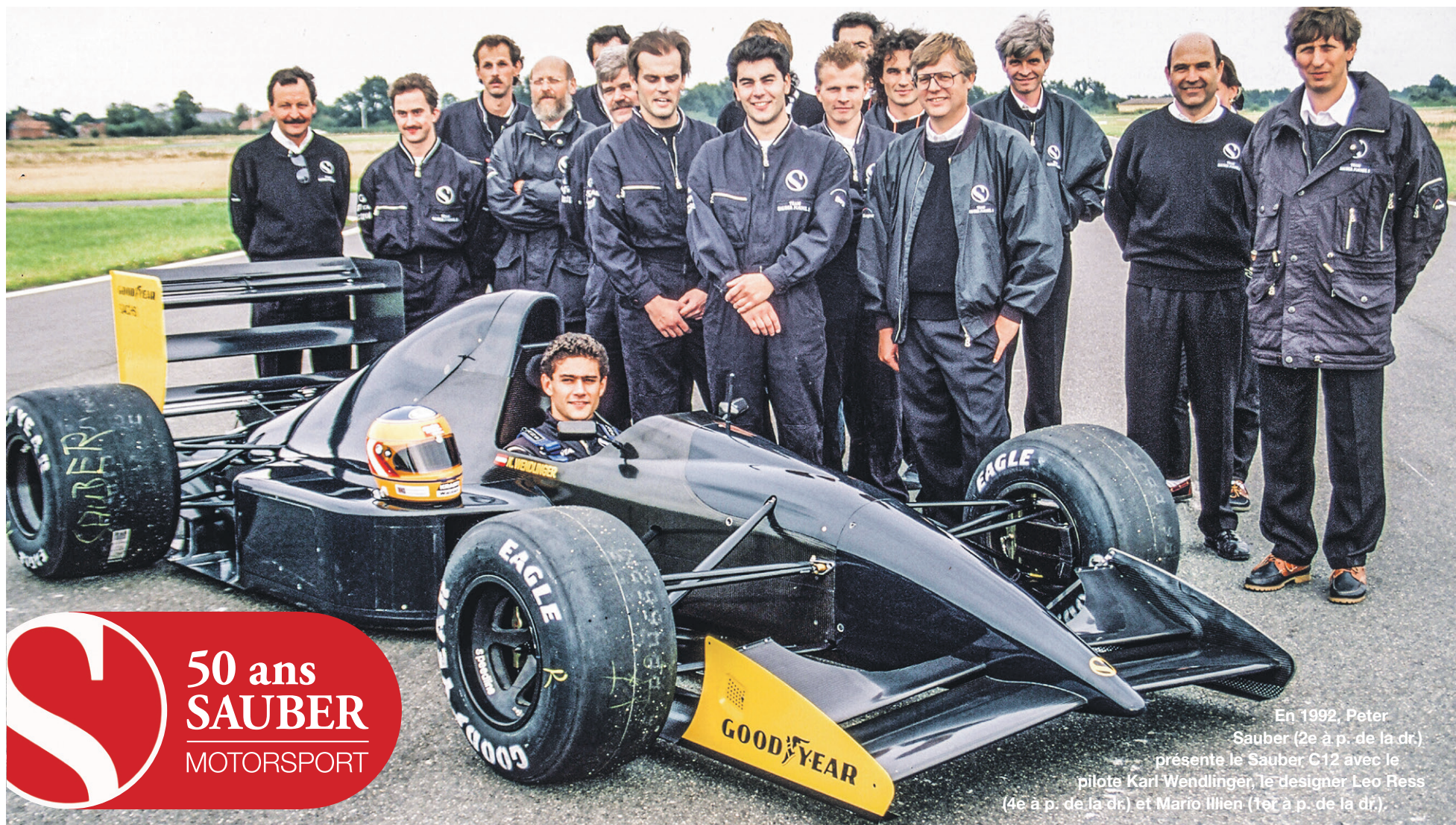
En 1990, au début de sa troisième décennie d'existence, afin de dénicher de nouveaux talents, Sauber Motorsport AG crée le Sauber-Mercedes Junior Team. Aujourd'hui, Peter Sauber ne cache pas qu'après ses succès en Championnat du monde des voitures de sport en 1989 comprenant, entre autres, le doublé au Mans et les titres pilote et constructeur, il n'est pas particulièrement enthousiaste à l'idée de changer ses équipages pour 1990. Mais, l'ancien pilote automobile allemand reconverti dans le management, Jochen Neerpasch, désirait reproduire chez

Sauber-Mercedes le programme junior qu'il avait déjà mis en place chez BMW. Un projet qui connaîtra un succès fulgurant, les trois poulains de l'écurie (Karl Wendlinger, Heinz-Harald Frentzen et un certain Michael Schumacher) ayant rapidement dévoilé leur énorme potentiel. Un savoir-faire qui les amènera d'ailleurs rapidement à la formule 1.

«1989 a été la meilleure année de coopération entre Sauber et Mercedes, se souvient Peter Sauber. A l'époque, Max Welte était chef d'équipe et responsable des pilotes. Jochen Neerpasch était employé à Hinwil, mais travaillait comme directeur de course à Stuttgart. Après la grande saison 1989, Neerpasch a voulu tenter une nouvelle expérience

en matière de pilotes. Mais, ce n'était pas une partie de plaisir car, chez Sauber, comme chez nos partenaires de Stuttgart, nous étions très satisfaits de notre liste de pilotes. Nous avons néanmoins décidé d'engager les trois leaders du championnat allemand de formule 3 de 1989, à savoir Karl Wendlinger, Heinz-Harald Frentzen et Michael Schumacher. Nous avons eu de la chance, cette saison était un grand cru! Ces pilotes ont ensuite roulé alternativement sous nos couleurs aux côtés de l'expérimenté Jochen Mass. Sauber-Mercedes a remporté huit des neuf courses en 1990, remportant, dans la foulée, son deuxième titre en Championnat du monde des voitures de sport. Jean-Louis Schlesser devenait champion du monde pour la deuxième fois aux côtés de Mauro Baldi. Quant à Mass, il triompha une fois avec Wendlinger et une fois avec Schumacher.»

Qui était l'homme le plus rapide du trio? «Ils étaient très proches. La réponse se joue à peu de choses», explique Peter Sauber. Le premier test au Castellet a eu lieu en novembre 1989. Tous les trois



En 1992, Peter Sauber (2e à p. de la dr.) présente le Sauber C12 avec le pilote Karl Wendlinger, le designer Leo Ress (4e à p. de la dr.) et Mario Illien (1er à p. de la dr.).

De la C11 à la C18

1990

La C11 (monocoque en carbone, Mercedes V8 double turbo/ 4973 cm³) remporte deux autres titres.



1991

C291 Groupe C: monocoque en carbone et moteur Mercedes douze cylindres (3498 cm³).



1992

C292 Groupe C: trois véhicules de ce type seront assemblés sans jamais être utilisés.

1993

Première voiture de F1, la C12 embarque un V10 Ilmor. Leo Ress et Harvey Postlethwaite sont enrôlés. Sauber prend la 7e place du Championnat du monde.



1994

Créée par L. Ress, la C13 embarque un V10 Mercedes. Sauber finit 8e au classement constructeur. Karl Wendlinger est victime d'un grave accident à Monaco.



Deux jeunes «rookies» dont la carrière chez Sauber progresse à un rythme effréné: Heinz-Harald Frentzen (à g.) et Michael Schumacher.

ont conduit très fort dès le coup d’envoi. Autant que je m’en souvienn, Frentzen était alors le plus rapide. Schumacher était très régulier, mais un peu plus lent. Wendlinger cherchait, quant à lui, à réaliser des temps au tour constants, en préservant la voiture. Il y avait de la pression sur les temps au tour. Mais nous étions très satisfaits des trois recrues.» En 1990, les dirigeants de Sauber-Mercedes ont réalisé que Schumacher se détachait nettement de la mêlée. Michael a débuté en formule 1 au GP de Belgique 1991 dans l’écurie Jordan, avec l’aide de Neerpasch et Sauber. Pour son deuxième GP, il est passé chez Benetton où il est resté jusqu’en 1995.

L’alternative logique

Le groupe C a connu une modification majeure du règlement en 1991. Les voitures de sport devaient désormais recevoir un moteur atmosphérique de 3,5 litres, sur le modèle de celui utilisé en formule 1. Peter Sauber de préciser: «Mercedes a dû concevoir un nouveau moteur. C’est un travail difficile et les ingénieurs de Stuttgart se sont encore compliqué la tâche en optant pour un douze-cylindres à plat. C’était un développement entièrement nouveau, et certainement pas la solution facile. Avec la C291 en 1991, nous n’avons remporté qu’une seule course – la dernière de notre collaboration avec Mercedes – à Autopolis, au Japon. Schumacher et Wendlinger étaient au volant. Le Championnat du monde des voitures de sport avait perdu de son attrait. 1992 s’annonçait comme la dernière année. Le concepteur en chef Leo Ress a tout de même fabriqué la C292 à Hinwil.»

Pour Sauber-Mercedes, la formule 1 représentait une alternative logique au Championnat du monde des voitures de sport: «Les ingénieurs Mercedes qui entouraient Hermann Hiereth avaient la F1 en tête depuis un certain temps déjà.

Räikkönen et BMW

Au cours de sa quatrième décennie de sport automobile, Peter Sauber propulse de manière fracassante Kimi Räikkönen en formule 1. Le récit de l’obtention de la super licence du Finlandais est digne d’un polar! Sauber doit aussi convaincre Mario Theissen, alors directeur de BMW Motorsport, que la meilleure manière d’accéder à la F1 est de passer par Hinwil. Avec l’engagement de BMW de 2006 à 2009, Sauber-Motorsport traverse une nouvelle période de vives émotions.

50 ans de Sauber-Motorsport: découvrez la quatrième partie de cette rétrospective dans le n° 28/29 du 9 juillet 2020.

Mais le patron Jürgen Hubbert, notre contact chez Mercedes, a lui aussi planché sur le sujet à plusieurs reprises. En aparté, l’idée était que Mercedes et Sauber franchissent le pas ensemble. Indépendamment des plans de Mercedes, j’ai construit une nouvelle usine adaptée aux besoins d’une écurie de formule 1. Edzard Reuter, à la tête de Daimler-Benz de 1987 à 1995, a stoppé le projet F1 en novembre 1991 pour des raisons économiques. J’ai été informé directement de Stuttgart que Mercedes ne s’engagerait pas officiellement en formule 1 en tant qu’équipe d’usine. Je devais donc me lancer à mes risques et périls. Les gens de Mercedes savaient que j’avais beaucoup investi à Hinwil en vue de notre avenir commun en formule 1. Pour cette raison, à la fin de notre coopération, Stuttgart m’a accordé une indemnité de départ appropriée. A première vue, un engagement en formule 1 sans le soutien d’un constructeur tenait d’un défi insurmontable. J’en ai d’ailleurs discuté avec notre concepteur en chef Leo Ress, et nous avons conclu que nous étions prêts pour la formule 1. La C292 était prête et bénéficiait d’une technique de haut niveau. Nous étions convaincus de pouvoir fabriquer une F1 compétitive, tout en sachant qu’on allait se frotter à la catégorie ultime. J’ai finalement fait le grand saut, que je qualifierais de pas raisonnable vers le déraisonnable. Nous avons pu exploiter notre savoir-faire technique acquis au fil des années. J’ai également pu compter sur mes 60 employés, tous très motivés. A nos débuts, nous avons acheté les moteurs destinés à la C12 à Ilmor. Nous avons obtenu la moitié des droits sur le moteur Ilmor de formule 1. Pour financer la saison, nous avons dû trouver des sponsors sérieux en peu de temps. En affichant sur notre voiture le message ‘Concept by Mercedes Benz’, Hubbert nous a rendu plus attractifs pour les partenaires potentiels.»

Des sponsors de premier plan

Peter Sauber poursuit: «Nos débuts en formule 1 à Kyalami, en 1993, ont été fulgurants. Alain Prost détenait la pole position devant Ayrton Senna. Michael Schumacher et Damon Hill occupaient la deuxième ligne, devant Jean Alesi sur Ferrari et JJ Lehto au volant de la Sauber C12. Le Finlandais s’est finalement classé cinquième de la course, décrochant deux points au classement. L’équipe Sauber a terminé la saison à la septième place.»

En 1994, l’équipe de Hinwil répondait au nom de Sauber-Mercedes, le constructeur de Stuttgart s’étant rapproché d’Ilmor. Mais, de gros changements s’annonçaient pour Sauber: «Mercedes a accepté de fournir des moteurs pour 1995 et au-delà, mais j’ai dû financer l’équipe et trouver des sponsors, ce qui s’est avéré fastidieux. Je n’ai pas réussi à le faire à temps. Comme Mercedes tenait à rester en formule 1, l’équipe de Stuttgart a donc cherché un nouveau partenaire et a rompu la collaboration avec Sauber. Malgré cette situation difficile, j’ai réussi à trouver un constructeur durant la seconde moitié de la saison 1994, en l’occurrence Ford, qui nous a fourni des moteurs gratuitement. Grâce à cet accord avec Ford, nous avons aussi pu conclure, en 1995, un contrat avec Red Bull qui a duré 10 ans. Petronas a pour sa part rejoint l’équipe dès le Grand Prix de Monaco 1995, et s’est engagé avec nous durant 15 ans. Ces deux noms figurent toujours parmi les plus gros sponsors de la formule 1».

Les pilotes Sauber se souviennent

Après avoir permis à Michael Schumacher de faire ses premiers pas en formule 1, Peter Sauber et son écurie ont vite été considérés comme une rampe de lancement idéale pour les talents en devenir. Dans le sillage de la Sauber-Mercedes-Junior Team composée de Frentzen, Schumacher et Wendlinger, d’autres pilotes ont acquis une notoriété chez Sauber à l’instar de Nick Heidfeld, Felipe Massa, Kimi Räikkönen, Robert Kubica ou encore Sebastian Vettel. A



Karl Wendlinger
Pilote Sauber Junior
et pilote de F1

ces noms s’ajoutent, dans un passé plus proche, ceux de Charles Leclerc et Antonio Giovinazzi qui ont fourbi leurs armes sous la nouvelle enseigne Alfa Romeo Racing.

25 ans après la dernière apparition en course de la Sauber-Mercedes C291, Karl Wendlinger a eu l’occasion de reprendre les commandes de cette voiture en juillet 2016 au Castellet (F). En 1991, la «flèche d’argent» avait atteint une grande maturité sur le plan technique et constituait un sorte d’étape préliminaire à la formule 1. Le pilote automobile autrichien Karl Wendlinger se souvient: «En 1993, durant notre première année en formule 1, j’ai vécu au Grand Prix d’Imola une expérience mémorable; je me suis retrouvé sur la grille de départ à une surprenante cinquième place derrière Alain Prost, Damon Hill, Michael Schumacher et Ayrton Senna. En raison de la pluie, nous avons mis beaucoup d’appui sur la voiture et j’ai pu suivre Michael Schumacher et Gerhard Berger. Ce fut un combat épique, dont je garde un souvenir vivace. Quand la pluie s’est arrêtée peu après le départ, nous avons rapidement monté les pneus slick. Mais nous avions alors trop d’aile, et donc trop peu de vitesse en ligne droite. Quand Schumacher a dépassé Aguri Suzuki, j’ai manqué ma chance d’en faire de même immédiatement. A une dizaine de tours de la fin, j’étais encore quatrième quand j’ai été contraint à l’abandon à cause d’un problème de moteur.»

Heinz-Harald Frentzen garde également de très bons souvenirs de l’équipe de Hinwil: «J’ai longtemps conduit pour Sauber et j’ai donc vécu beaucoup de moments forts, aussi bien en groupe C avec la Sauber-Mercedes qu’en formule 1. Mon meilleur souvenir est ma troisième place à Monza en 1995, derrière Johnny Herbert et Mika Häkkinen. C’était le premier podium en formule 1 pour l’équipe Sauber, et pour moi aussi! Nous avons fêté l’événement comme une victoire! En tant que pilote, une telle émotion est impossible à oublier.»

1995

La C14 marque le passage au V8 Ford Zetec. 3e au GP d’Italie, Heinz-Harald Frentzen signe le premier podium de Sauber en Formule 1. L’écurie finit 7e au Championnat.



1996

La C15 reçoit un V10 Ford. Lors du GP de Monaco, Johnny Herbert et H.H. Frentzen prennent les 3e et 4e places. Sauber obtient la 7e place au Championnat.

1997

Le V10 Petronas de la C16 est un moteur Ferrari Tipo 046/2. Courant sous les couleurs de Red Bull et de Petronas, la voiture se classe 3e en Hongrie.



1998

Avec le C17 (V10 Petronas), Sauber parvient à se hisser pour la première fois à la 6e place du Championnat.



1999

La C18 (V10 Petronas) est l’avant-dernier modèle de Leo Ress. Sauber tombe à la 8e place au Championnat, récoltant le plus petit nombre de points à ce jour.

Histoire d'un aller-retour

2000-2010 Au début du millénaire, Sauber Motorsport accueille de grands noms à Hinwil, à commencer par Kimi Räikkönen et BMW. Malheureusement, ceux-ci ne resteront pas longtemps.

Peter Haab

L'arrivée de Kimi Räikkönen en formule 1 est une histoire qui sort de l'ordinaire. L'homme passe déjà pour un talent exceptionnel en Formule Renault britannique. Le jeune Finlandais remporte la saison 2000 en décrochant sept victoires en dix courses! Il gagne aussi deux épreuves en Formule Renault 2.0 Eurocup, ce qui pousse son manager, David Robertson, à contacter l'entreprise d'Hinwil à l'été 2000. Peter Sauber dispose d'un baquet libre pour 2001. Sans vraiment connaître Robertson et Räikkönen, le patron suisse décide de donner sa chance au pilote de 21 ans, qui n'a pourtant participé qu'à 23 courses dans des championnats d'importance secondaire. «J'ai eu une intuition. Mais aujourd'hui encore, j'ignore toujours pourquoi je me suis engagé dans cette aventure», raconte Sauber. Ce choix est d'autant plus risqué que Robertson pose ses conditions dès le premier essai: «Kimi devait pouvoir disposer de la voiture de formule 1 pendant trois jours alors qu'en principe, un pilote est évalué sur une seule et même journée, et ce pour des raisons de coût évidemment!»

Les bons pressentiments du début se confirment rapidement. Durant les séances d'essai au Mugello, en septembre 2000, Räikkönen impressionne par son flegme, ses temps au tour rapides et la constance avec laquelle il les enchaîne. «Le premier jour, Kimi n'a pas signé des temps phénoménaux. Mais ils étaient déjà très bons pour un débutant qui prenait le volant d'une F1 pour la première fois. Il devait aussi s'habituer aux changements de vitesse au volant, une nouveauté pour lui. Il était extrêmement concentré et laissait entrevoir l'assurance des futurs champions. Kimi avait un langage corporel à nul autre pareil!», s'enthousiasme Sauber qui, d'un commun accord avec son directeur technique Willy Rampf, engage Räikkönen pour 2001.

Reste encore à passer un obstacle majeur: avec seulement 23 courses en Formule Renault à son actif, Räikkönen ne répond pas aux critères de la Super Licence FIA pour la formule 1. Fort de son pouvoir de persuasion et usant de ses talents de négociateur, Peter Sauber parvient à convaincre la Commission de la formule 1 du talent et de la ma-

turité du Finlandais. La FIA accorde finalement le fameux sésame, pour quatre courses à titre d'essai. Peter Sauber se souvient: «Ce n'était pas un problème à mes yeux. J'étais absolument convaincu que l'attitude et les capacités de Kimi ne décevraient pas la FIA.»

Pas de raison de faire la fête

La carrière de Räikkönen en formule 1 débute ainsi le 4 mars 2001 au GP d'Australie, au terme duquel il se classe déjà dans les points, à la sixième place. Peter Sauber témoigne: «Dans l'équipe, nous étions tous ravis de sa performance. Mais Kimi est resté totalement imperturbable. Il a seulement dit qu'il n'y avait aucune raison de faire la fête, qu'il ne serait heureux qu'une fois sur le podium!» Räikkönen termine sa première saison de F1 au dixième rang du classement général, en récoltant neuf points. Avec Nick Heidfeld, il contribue ainsi au meilleur résultat de l'histoire de l'écurie Sauber, si l'on exclut l'ère BMW (21 points, 4e place au classement des constructeurs).

La première saison de Räikkönen coïncide avec la dernière du double champion du monde finlandais Mika Häkkinen. Ce dernier recommande alors son compatriote à son employeur McLaren-Mercedes, pour lui succéder. L'écurie britan-



nique, avec le soutien du motoriste allemand, achète Räikkönen qui est encore sous contrat à Hinwil. Il doit courir aux côtés de David Coulthard lors de la saison 2002.

Dès l'été 2001 au GP du Canada, Peter Sauber soupçonne qu'il ne pourra pas garder longtemps son diamant brut: «A Montréal, j'ai vu Häkkinen s'approcher de Kimi. Pour deux Finlandais, c'était facile de s'entretenir directement. Peu de temps après, Kimi m'envoyait une lettre manuscrite me demandant de le libérer de son contrat. Le patron de McLaren, Ron Dennis, lui avait promis une voiture avec laquelle il pourrait devenir le plus jeune champion du monde de formule 1 de l'histoire, et cela dès 2002.» Après quelques hésitations, Sauber cède: «Je ne pouvais pas garder Kimi dans l'équipe contre sa volonté. Il a toujours fait ce qu'il pensait être juste pour sa carrière. Ce n'est bon pour personne d'avoir un pilote insatisfait dans la voiture.» Sauber, qui a été le premier à lui donner une chance et à l'encourager, doit désormais trouver un remplaçant. Il a bien évidemment reçu une grosse compensation financière en échange de sa vedette. «Kimi a coûté très cher à McLaren et Mercedes. J'aurais aimé l'avoir dans l'équipe plus longtemps, mais au final, j'étais très content de



Un doublé historique: le 8 juin 2008, Robert Kubica remporte le GP du Canada à Montréal devant son coéquipier, Nick Heidfeld.

De la C19 à la F1.09

2000

Avec la C19, Sauber stagne avec une maigre 8e place au CM des constructeurs (6 points).



2001

La C20 est la première voiture assemblée sous la direction de Willy Rampf. Nick Heidfeld et Kimi Räikkönen marquent 21 points. Sauber termine au 4e rang au CM des constructeurs.



2002

Avec la C21, Nick Heidfeld et Felipe Massa marquent onze points au championnat. Un résultat qui permet à l'équipe de finir à la cinquième place finale.



2003

Heidfeld et Frentzen emmènent la C22 au 6e rang du CM des constructeurs.



2004

Au volant de la C23, Felipe Massa et Giancarlo Fisichella engrangent 34 points. Ce qui leur vaut une 6e position au classement final.





Photos: Zwischengas, Sauber, BMW

n'était pas satisfait de son rôle de fournisseur de moteurs pour Williams et qu'il souhaitait mettre sur pied une écurie BMW à Munich. J'ai pu le convaincre qu'il était plus efficace d'acheter l'équipe Sauber que de repartir à zéro sur un site vierge à Munich. Avec l'appui de Burkhard Göschel, le directeur technique, Mario a rallié le conseil d'administration de BMW à notre cause. Sur le plan technique, pas plus d'une douzaine d'employés de Munich nous ont rejoints après la reprise. Ce sont surtout les ressources financières de BMW qui ont permis à l'équipe de se développer.» La saison 2007, avec une deuxième place au championnat du monde des constructeurs, démontre pour la première fois toute la compétence de l'équipe BMW Sauber. 2008 est aussi un moment fort de son histoire. Quand l'expansion à Hinwil est terminée, l'effectif compte désormais plus de 400 collaborateurs qui ont pour objectif une première victoire. Celle-ci se concrétisera via le doublé réalisé, dans l'ordre, par Robert Kubica et Nick Heidfeld au GP du Canada à Montréal. Au terme de la saison 2008, l'équipe compte onze places sur le podium et obtient la troisième place au classement des constructeurs.

Après un début d'année 2009 difficile, une nouvelle éprouvante tombe le 29 juillet: le PDG de BMW, Norbert Reithofer, annonce lors d'une conférence de presse à Munich que sa société ne poursuivra pas son engagement en F1 à la fin de la saison. Un coup dur pour les membres de l'équipe de Munich et ceux de Sauber à Hinwil. Le 27 novembre 2009 a lieu une autre conférence de presse, à Hinwil, durant laquelle Peter Sauber annonce qu'il rachète l'écurie, l'œuvre de sa vie, à BMW. On ne lui laisse d'ailleurs guère le choix. Malgré de gros efforts, BMW, qui n'a pas trouvé de repreneurs de renom, lui pose en effet un ultimatum que Peter Sauber relate en ces termes: «Rachetez-nous le travail de votre vie ou nous devons fermer votre boutique! Ce n'était pas une bonne façon de traiter un partenaire commercial après quatre ans. Mais, en tant que fondateur de l'entreprise, je voulais à tout prix empêcher la fermeture de Sauber Motorsport. J'étais bien conscient qu'après cette décision, les temps seraient difficiles pour l'équipe et moi-même. Monisha Kaltenborn, membre de la direction et chef du département juridique, m'a bien aidée dans cette procédure de rachat. Elle a été aussi d'un grand secours pour Theissen durant la période BMW.»

L'écurie Sauber craint alors de ne pas pouvoir participer au Championnat de formule 1 2010. Elle doit son salut au retrait de Toyota, qui lui dégage définitivement la voie. ●

l'accord. Et puis Räikkönen n'est jamais devenu champion du monde durant toutes ces années chez McLaren-Mercedes. Cela m'a fait très plaisir de le voir revenir chez Sauber en 2019. On le doit certainement à notre chef d'équipe Beat Zehnder.»

L'ultimatum de BMW

En 2005, Peter Sauber doit assurer la pérennité de son entreprise après le départ de son partenaire Dietrich Mateschitz (Red Bull). Il passe donc un accord avec BMW, qui ne s'est jusqu'alors frotté à la formule 1 qu'en tant que fournisseur de moteurs (Brabham puis Williams). La firme munichoise souhaite désormais implanter une écurie d'usine à Hinwil. Le 22 juin 2005, BMW annonce l'acquisition d'une participation majoritaire dans l'équipe Sauber. Le constructeur allemand va acquérir plus de 80% des parts et l'écurie s'appellera désormais BMW Sauber F1 Team. Peter Sauber devient conseiller, l'activité opérationnelle revenant à Mario Theissen, directeur de BMW Motorsport. «Nous nous connaissons, car Mario Theissen passait parfois par Zurich lorsqu'il était en transit vers les Grands Prix d'outre-mer. Nous avons alors l'occasion de discuter de formule 1 durant le vol», relate Peter Sauber. «J'avais alors compris qu'il

En 2001, Kimi Räikkönen fait ses débuts en formule 1 avec Sauber. Il a alors 22 ans.

Première cheffe d'écurie de F1

Début 2010, Peter Sauber nomme Monisha Kaltenborn, du département juridique, au poste de directrice générale de Sauber Motorsport AG. Deux ans plus tard, il lui cède un tiers des actions de la société puis, en octobre 2012, il lui offre le poste de «cheffe d'équipe», une première pour une femme en formule 1. Peter Sauber quitte définitivement l'entreprise à l'été 2016, lorsque Sauber Motorsport est repris par la société suisse Longbow Finance S.A.

50 ans de Sauber-Motorsport. Découvrez la cinquième et dernière partie de cette rétrospective dans le N°30/31 du 23 juillet 2020.

Les pilote Sauber se souviennent

Nick Heidfeld a fait le grand saut en formule 1 en 1999, juste après avoir décroché le titre de champion en F3000. Après un passage vierge de points au sein de l'écurie d'Alain Prost, l'Allemand passe chez Sauber en 2001, où il forme un duo aussi jeune que performant avec Kimi Räikkönen. Il monte alors pour la première fois sur un podium en catégorie reine. Début 2002, McLaren-Mercedes préfère «signer» le très talentueux Räikkönen plutôt que Heidfeld, qui



Nick Heidfeld
125 GP pour Sauber et BMW-Sauber

est pourtant le protégé de longue date de Mercedes. Räikkönen, champion du monde 2007 avec Ferrari, a toutefois beaucoup de reconnaissance pour Sauber: «C'est une équipe qui compte beaucoup pour moi. Peter Sauber a rendu possible mes débuts en formule 1 et je le remercie pour ces grands moments vécus ensemble. L'équipe avait déjà une belle histoire à son actif avant mon arrivée et elle a su constamment se développer. Depuis 2019, je suis de retour chez Sauber. Je compte bien apporter toute mon expérience afin que nous puissions évoluer encore davantage.» Bien entendu, Heidfeld garde d'excellents souvenirs de son passage chez Sauber au début des années 2000: «Le premier podium en 2001 sous la pluie à São Paulo, suivi d'une averse de bière, a été libérateur! Au terme de la saison, nous avons obtenu une fantastique 4e place au championnat des constructeurs 2001. Mais c'est surtout la saison 2007 avec BMW Sauber qui a été marquante pour moi. Nous étions compétitifs et la voiture me convenait bien. J'ai pu en exploiter le potentiel et saisir toutes les opportunités pour figurer dans le top 3. Au GP de Bahreïn, j'ai dépassé la McLaren de Fernando Alonso par l'extérieur, roue contre roue. Cette manœuvre «à chaud» reste un moment très fort. Lorsque je la regarde à nouveau, je ressens de la fierté d'avoir pu conduire cette superbe BMW-Sauber.»

Robert Kubica se remémore aussi avec plaisir son passage chez BMW-Sauber: «L'un des plus beaux moments vécus avec BMW-Sauber a été mon premier podium en formule 1 à Monza, en 2006. J'ai terminé troisième et c'était seulement ma troisième course en Grand Prix. Mais ma victoire au Canada, deux ans plus tard, reste incontestablement l'expérience la plus inoubliable. Pas seulement pour moi, mais pour toute l'équipe!» Un an auparavant, Robert Kubica sortait miraculeusement et presque indemne du pire accident de sa carrière en formule 1.



2008

La F1.08 apporte la première victoire ainsi qu'une 3e place au championnat (135 points). Kubica s'impose au Canada.

2007

Vice-champion du monde derrière Ferrari, Nick Heidfeld (Canada 2e, Hongrie 3e), Robert Kubica et Sebastian Vettel décrochent 101 points avec la F1.07.



2006

BMW finance, Sauber construit. La F1.06 (V8 BMW 2.4 l) se classe 5e chez les constructeurs (36 points). Heidfeld (Hongrie) et Kubica (Monza) décrochent deux troisièmes places.

2005

Le champion du monde Jacques Villeneuve et Felipe Massa ne marquent pas plus de 20 points au volant de la C24.



2009

Les adieux de BMW: au volant de la F1.09, Robert Kubica et Nick Heidfeld décrochent la sixième place du championnat du monde.

Sauvetage au féminin



Le nom actuel de l'entreprise est Alfa Romeo Racing mais les voitures sont toujours construites par Sauber Motorsport à Hinwil.

2010-2019 Dans la cinquième décennie de Sauber Motorsport, Peter Sauber, le créateur de l'écurie éponyme, passe le relais à Monisha Kaltenborn. La nouvelle CEO aura la lourde tâche de sauver l'entreprise.

Peter Haab

Vers le milieu de l'année 1998 a lieu la première rencontre entre Monisha Kaltenborn et Peter Sauber. Kaltenborn travaille alors encore pour le Fritz Kaiser Group (FKG), au Liechtenstein. Avec Dietrich Mateschitz (Red Bull) et Sauber, Fritz Kaiser est l'un des actionnaires principaux de la société Sauber Motorsport. «J'étais alors encore une toute jeune juriste avec relativement

peu d'expérience professionnelle quand j'ai rejoint Kaiser, en charge des questions juridiques du FKG. L'une de mes fonctions au sein de cette société a été de gérer la participation en formule 1. Dès la deuxième semaine de travail, j'ai trouvé sur mon bureau une copie du contrat qui existait entre Sauber et Ferrari. Fritz m'a tout juste donné quelques informations avant de partir en vacances d'été. Pour moi, un contrat de moteurs était du chinois. J'ai donc voulu comprendre les moindres détails de tout cet accord.

Ce ne fut pas une sinécure: où doivent aller les pièces? Pour quoi paye-t-on et combien? Qu'est ce qui est compris dans la livraison? J'ai trouvé tout ça plutôt compliqué. J'ai donc tenu à voir personnellement la voiture de formule 1 pour tenter de comprendre lesquels de ses éléments étaient mentionnés explicitement. C'est ainsi que je me suis rendue pour la première fois, durant l'été 1998, à Hinwil, où j'ai fait la connaissance de Monsieur Sauber. Ce fut une rencontre intéressante et très instructive. Je me rappelle encore exactement sur quelle chaise j'étais assise à la table de conférence.»

Deux ans après la première rencontre, Monisha Kaltenborn quitte FKG, au Liechtenstein, pour intégrer l'écurie en en dirigeant le département juridique. Il ne lui aura pas fallu longtemps pour se faire sa place au sein de la société. «Comme juriste, j'avais déjà un aperçu de tous les secteurs d'activité du projet formule 1.

De la C29 à la C39

2010

La C29 est la première voiture construite entièrement par Sauber depuis 2005. Pedro de la Rosa, Nick Heidfeld et Kamui Kobayashi marquent 44 points à son volant.



2011

James Key succède au directeur technique Willy Rampf. Il construit la C30. Kobayashi et Sergio Pérez marquent 44 points.



2012

Avec la C31, les choses s'améliorent: en plus de quatre places sur le podium, Sauber décroche 126 points.

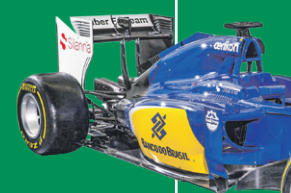


2013

Matt Morris développe la C32, avec laquelle Nico Hülkenberg et Esteban Gutiérrez engrangent 57 points.

2014

Le C33 dispose d'un nouveau moteur Ferrari. Gutiérrez et Adrian Sutil finissent la saison sans le moindre point.



2015

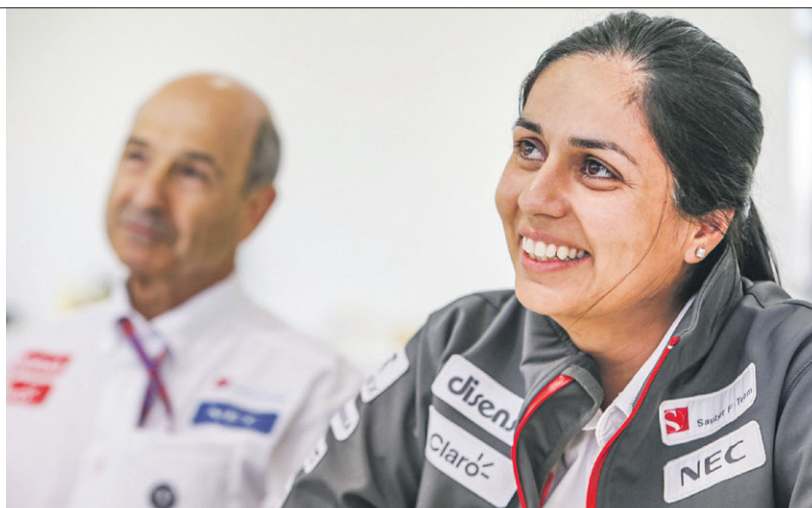
Avec le C34, Marcus Ericsson et Felipe Nasr récoltent 36 points et assurent la huitième place au championnat du monde.

Je rédigeais les contrats avec les pilotes. J'écrivais les contrats avec les sponsors. En outre, j'assuré l'intégralité de la correspondance avec la Fédération Internationale de l'Automobile. Et les contrats de coopération technique relevaient aussi de mes compétences. A Hinwil, j'ai dû repenser l'infrastructure juridique dans son intégralité, car il n'en existait pas une digne de ce nom auparavant.» La coopération avec le patron, Peter Sauber, a d'emblée marché comme sur des roulettes. «Il me faisait confiance. J'ai souvent eu carte blanche et j'ai vite été intégré à la direction de l'entreprise. C'est à ce moment-là que nous avons restructuré ensemble la société.»

Sauber au bord du gouffre

Début 2010, Kaltenborn passe de membre de la direction au poste de CEO de Sauber Motorsport. A l'automne 2009, durant les négociations sur le départ de BMW, le patron a, un jour, placé sa juriste devant le fait accompli: «Si nous rachetons l'écurie à BMW, c'est toi qui la dirigeras.» Kaltenborn n'a «pas réfléchi longtemps. J'ai tout simplement dit oui. Nous n'avions pas de temps à perdre. A ce moment-là, Sauber Motorsport faisait face à une situation vraiment scabreuse. A cette époque, les écuries de formule 1 se métamorphosaient de plus en plus en entreprises. Les aspects commerciaux ont de plus en plus occupé le devant de la scène. Quand il fut acquis que BMW allait s'en aller – ce qui s'est produit fin juillet 2009 sans le moindre coup de semonce – nous avons dû réagir très vite. Le plus important a été de convaincre les décideurs de BMW d'initier un processus de cession. Nous étions au bord du gouffre. Mais nous avons fait tout notre possible pour maintenir l'écurie en vie. Le point sensible à cette époque-là était que BMW avait le lead et que nous, nous n'étions que le produit. Mais, en dernier ressort, cela s'est soldé par une excellente affaire pour nous.» Après le rachat, il ne nous restait pratiquement plus de temps pour mettre sur pied l'équipe pour 2010. «Nous avons l'impression d'être à midi moins une, se rappelle Kaltenborn. Nous n'avions absolument rien. C'était en décembre 2009 et nous n'avions pas de sponsors. Nos ressources financières n'étaient pas suffisantes et, en février, une voiture devait être prête pour les premiers essais de présaison. Ce fut un stress extrême. Nous étions confrontés chaque jour à des questions existentielles, qui ne toléraient pas le moindre report.»

A l'automne 2012, Peter Sauber transfère 30% des parts de l'écurie à son CEO Monisha Kaltenborn, ce qui en fait ainsi la première patronne d'une écurie de formule 1. Kaltenborn n'a jamais ressenti comme un poids la fonction additionnelle de cheffe de l'écurie. «Le rôle de team manager a profondément évolué ces dernières années. En 2012, le patron d'écurie classique n'existait déjà plus. Les écuries s'étant toujours plus muées en entreprises classiques, ma double casquette était logique. Ma tâche principale a toujours consisté à assurer la cohésion de l'entreprise et à la piloter avec sécurité à travers les crises.» Avec Mercedes et BMW, Sauber Motorsport a, à deux reprises en l'espace de moins de 50 ans, eu de prestigieuses entreprises de l'industrie automobile en tant que business partners. Mais l'immense enthousiasme initial a été suivi, quelques années plus tard, par la désillusion, qui est allée de pair avec des difficultés



Le fondateur de l'entreprise, Peter Sauber, a fait de Monisha Kaltenborn la première femme cheffe d'équipe en formule 1.

financières. N'aurait-il pas été globalement plus judicieux, pour la firme de sport automobile de l'Oberland zurichois, de progresser petit à petit comme écurie de milieu de peloton privée et, ainsi, de se consolider graduellement? «Non, cela n'aurait assurément pas été la meilleure stratégie, déclare avec conviction Monisha Kaltenborn. Je crois qu'avec un tel scénario, l'écurie n'existerait même plus aujourd'hui. Sur le plan de l'infrastructure et des processus de travail, la participation de BMW nous a fait faire un très grand pas en avant. C'est durant cette période que nous avons réussi à nous rapprocher des écuries de Formule 1 modernes.»

En ce qui concerne le bilan personnel de ses près de vingt ans chez Sauber Motorsport, Monisha Kaltenborn se dit satisfaite: «Si j'ai accepté le poste, c'était pour aller jusqu'au bout! Je voulais absolument sauver cette entreprise, qui était aussi, pour un tiers, mon entreprise. J'ai alors réellement tout mis en œuvre pour éviter que l'écurie ne sombre. Et elle n'a pas sombré!»

L'avenir est assuré

Pour Monisha Kaltenborn, qui a accepté en 2010 à Hinwil la direction générale en tant que CEO, la boucle est bouclée sept ans plus tard. Une fois de plus, Sauber Motorsport est au bord du précipice. Mais, à l'issue de plusieurs mois de négociations, Kaltenborn réussit convaincre un nouveau groupe d'investisseurs, la société suédoise Finn Rausing. À l'été 2016, Longbow Finance SA, qui a son siège à Lutry, près de Lausanne, rachète Sauber Motorsport AG. Un an plus tard environ, Kaltenborn et les nouveaux propriétaires se séparent à l'amiable. Kaltenborn travaille désormais dans l'E-sport et est aujourd'hui la directrice de Racing Unleashed AG, à Cham dans le canton de Zoug.

En 2017, Frédéric Vasseur reprend les commandes à Hinwil. Cet ingénieur en sport automobile a connu la réussite comme fondateur des écuries ART Grand Prix et ASM, avec laquelle il a trusté les succès. De plus, il s'est avéré avoir la main chanceuse dans la recherche de talents. À leurs débuts, les futurs champions du monde de formule 1 Lewis Hamilton, Sebastian Vettel et Nico Rosberg ont figuré parmi les poulains de Vasseur. «50 ans dans ce métier, c'est une longévité considérable, s'étonne le Français lui-même. Mais Peter Sauber a toujours su relever les nouveaux défis avec succès, non sans se réinventer lui-même ainsi que son entreprise.» ●

«Il faut ne faut jamais abandonner!»

Pour quelqu'un dont la profession est installateur en électricité et qui n'a aucune connaissance dans la construction d'automobiles, assembler des voitures de course et vouloir en vivre s'est avéré dès le départ comme une tâche ardue, voire comme un véritable défi. Et les choses ne se sont pas simplifiées au fil du temps. Nous avons toujours eu une énorme pression sur nos épaules. En outre, parfois, nous avons eu à nous battre pour notre survie économique.



Peter Sauber
De pilote de course à
CEO de Formule 1

Malgré tout, nous avons réussi à nous établir dans le milieu de la course automobile et à remporter de nombreux succès. Certains même au sein de compétitions internationales de très haut niveau.

Depuis la Suisse, notre entreprise était a priori vouée à l'échec. Et pourtant, aujourd'hui, à Hinwil, se trouve une usine ultramoderne avec une infrastructure remarquable; une entreprise qui propose un poste de travail attrayant à plus de 500 collaborateurs. Comment cela s'est-il avéré réalisable? Quelle a été la clé du succès? Ne jamais abandonner, se battre une fois que l'on a choisi sa voie, et ce même si l'objectif semble presque inaccessible.

Il est tout aussi important et, en dernier ressort, décisif pour la victoire de trouver, de motiver et de conserver les bonnes personnes. Je pense bien sûr aux collaboratrices et aux collaborateurs. Ce sont eux le capital le plus important d'une équipe, aussi lorsqu'il s'agit d'une écurie de formule 1. Beaucoup parmi eux ont investi une part importante de leur vie professionnelle dans la firme et je leur en suis très reconnaissant. Sponsors, partenaires, amis, tous ont ressenti l'esprit de franchise qui règne dans la maison et tous nous sont restés fidèles en période de difficultés.

50 ans de technique et de sport au plus haut niveau: ce fut une période fantastique. Je regretterai cette époque. D'ailleurs, s'il n'en tenait qu'à moi, je recommencerais, et ce pour mon plus grand bonheur. S'il est assurément compréhensible que la formule 1 me manque de temps à autre, c'est certes un peu à cause de la compétition, mais surtout et en majorité à cause de ces gens-là.

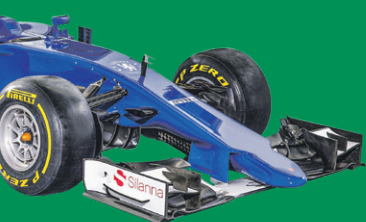
Même depuis mon départ en 2016, je suis resté lié à l'écurie, à laquelle je fais de tout cœur mes meilleurs vœux et souhaite beaucoup de succès.

Peter Sauber,
le 2 juillet 2020



2016

Là encore, le résultat n'est pas à la hauteur. Ericsson et Nasr n'occupent qu'une dixième place au championnat du monde avec la C35.



2017

La C36 est la 25e voiture de course de Sauber. Mais Ericsson, Antonio Giovinazzi et Pascal Wehrlein n'obtiennent que cinq points et la 10e place au championnat du monde.



2018

Avec la C37, Ericsson et l'étoile montante Charles Leclerc obtiennent 48 points et le huitième rang du Championnat du Monde.



2019

Sauber s'appelle désormais Alfa Romeo Racing. Kimi Raikkonen et Giovinazzi décrochent 57 points et une huitième place en Championnat du monde de formule 1.



2020

Pilotées par les Kimi Raikkonen et Antonio Giovinazzi, la C39 permet à Sauber d'entamer la sixième décennie de l'entreprise.