



**IL DEBUTTO**  
Peter Sauber al volante della sua storica C1, auto con cui debuttò in pista da costruttore (e, allora, pilota), nel 1970 dopo aver iniziato a correre in pista con un maggiolino nel 1967



**LA SCUADERIA**  
Ad inizio anni Novanta, Sauber sbarca in Formula1 con la sua scuderia. Nella foto, JJ Lehto ottiene il 5. posto sul circuito sudafricano di Kyalami. È l'anno 1993



**IL RITORNO**  
Dopo aver venduto la scuderia Sauber alla Bmw e a seguito del ritiro dalle corse del colosso bavarese, Peter Sauber torna in pista anche in Formula1 con un team proprio

Le tre tappe

Gli inizi da "bricoleur" dei motori. Il trionfo in Francia. L'avvento in **Formula1**. Successi e carriera di un **artigiano della velocità** scopritore di grandi talenti

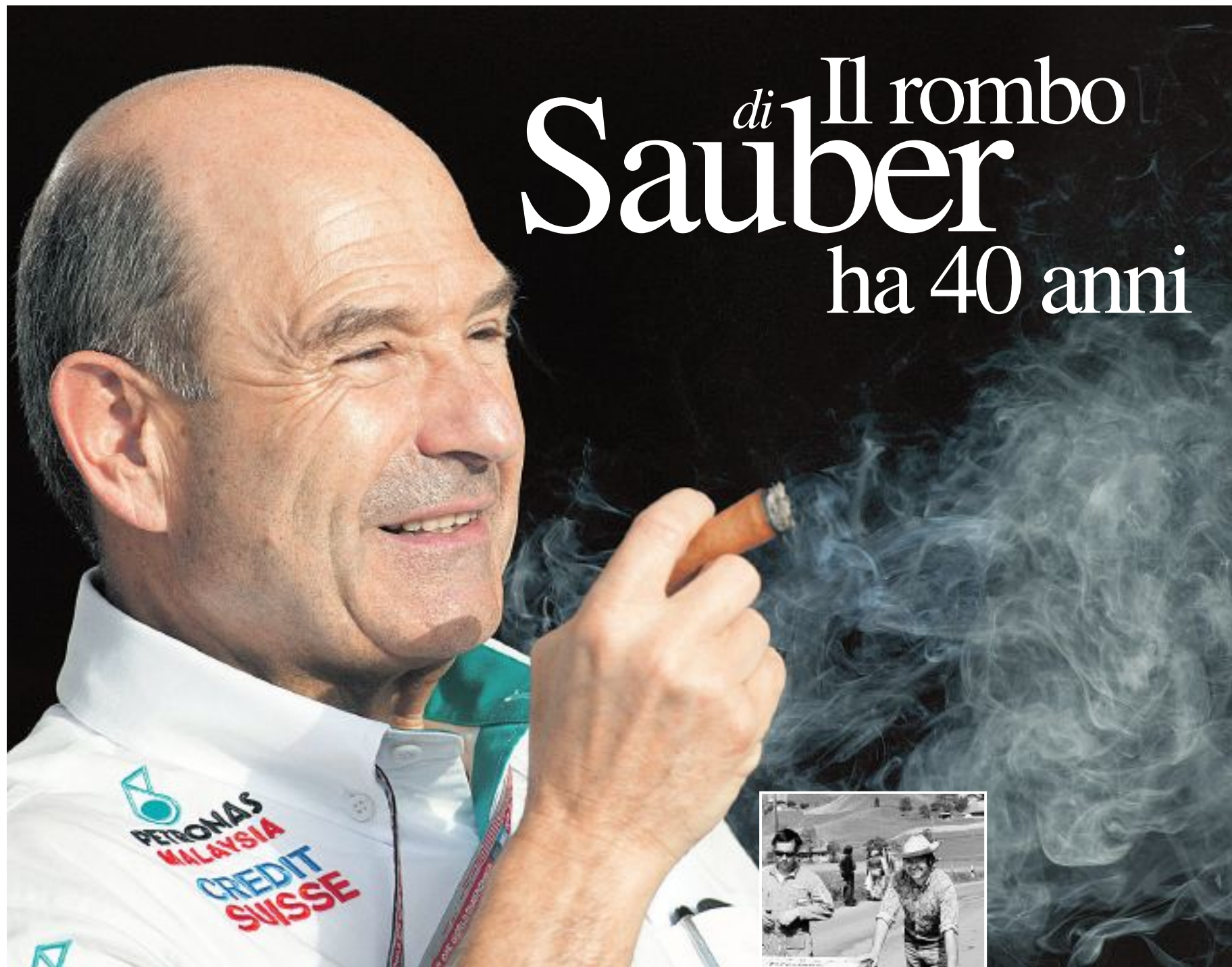


Sfoggia la galleria su [caffè.ch](http://caffè.ch)

Fotografa il codice QR con un cellulare abilitato oppure clicca il link in fondo all'articolo online

MASSIMO SCHIRA

**N**elle auto da turismo, la "S" sta spesso a significare che il modello è sportivo. Quando si scende in pista, invece, da quarant'anni suonati non c'è spazio per i compromessi. "S" fa rima con Sauber, Peter Sauber. Sessantasette anni da compiere il prossimo 13 ottobre, il più noto "artigiano della velocità" svizzero celebra proprio in questo periodo il quarantennale della carriera sui circuiti. Carriera da pilota, costruttore, manager e scopritore di talenti. Per un personaggio a 360 gradi nel mondo dei motori capace di essere incoronato anche "Svizzero dell'anno" nel 2005 dopo aver venduto la sua scuderia di Formula1 alla Bmw... Per poi ricomprarla, poco più di quattro anni dopo in seguito all'abbandono del "Circus" da parte del colosso automobilistico bavarese. Sì, perché la vita di Peter Sauber, oltre che ad essere quella di un im-



# di Il rombo Sauber ha 40 anni

**GLI INIZI**

Dalla costruzione e vendita non si ricavava molto. Mettendo al volante i clienti, invece...

prenditore di primo piano, capace negli anni di creare centinaia di posti di lavoro qualificatissimi - soprattutto dopo aver aperto la sede di Hinwil -, è quella di un appassionato di motori. Dalla prima ora. Ha 23 anni quando modifica il suo primo Maggiolino VW per mettersi a correre dopo aver imparato il mestiere di montatore elettricista. "Tutto partì dal mio hobby di modificare il Maggiolino - racconta Sauber -. Così mi sono avvicinato alle corse. In quegli anni ho preparato in totale 13 auto dalla C1 alla C5. Mi accorsi subito che da costruzione e vendita non ci avremmo guadagnato molto. Dal mettere i clienti alla guida, invece..." E l'anniversario da festeggiare risale proprio al 1970, quando Sauber debutta in circuito con la prima delle sue creazioni, la C1, con cui conquisterà il campionato nazionale velocità prima di concentrarsi sulla costruzione di auto da corsa. Un nuovo mestiere che lo porterà ai vertici dell'universo motoristico. Dal trionfo alla 24 ore di LeMans (vedi articolo a lato) fino ai vertici della Formula1. Sempre con un tocco di classe, per così dire, "very british". Stile e fiuto, ma anche grande competenza. Come testimoniano sopra tutte due scelte: quella della Mercedes di affidarsi a Sauber per il ritorno nei circuiti dopo il disastro con le "freccie d'argento" a LeMans del 1955 (più di 80 morti) e quella della Bmw nell'avvicinarsi alla Formula1 per la prima volta. Sempre sotto il segno del manager zurighese. "Sono fiero di esserci riuscito - ha spiegato Sauber -, perché ci sono riuscito dalla Svizzera... Si tratta pur sempre di due

grosse industrie tedesche. Dalla lunga storia. Anche l'Automobil club germanico lo ha riconosciuto, visto che mi ha premiato per questo". Anche perché nel "palmarès" di Peter Sauber non ci sono solo le storiche C9, C10 e C12, ma pure i piloti a cui ha dato - spesso giovanissimi - un "volante che conta". Un breve elenco: Michael Schu-

macher, Heinz Harald Frenzen, Karl Wendlinger, Nick Heidfeld, Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen, Felipe Massa... Non serve aggiungere altro. Il suo "capolavoro" è forse il ritorno con la nuova scuderia. "Per la verità credo che tutti i miei 40 anni in pista siano stati unici - conclude Sauber -. Nei momenti esaltanti come quelli a LeMans o

**I RICORDI**

Credo che tutti i miei 40 anni siano stati unici. Dai momenti esaltanti a quelli orribili degli incidenti



- in tempi più recenti - nella doppietta con Bmw al Gran Premio del Canada grazie a Kubica e Heidfeld... E anche in quelli brutti, come quando Wendlinger si schiantò a Montecarlo e rimase in coma per 19 giorni. O nel crash di Kubica nel 2007. Per fortuna che entrambi se la sono cavata".

mschira@caffè.ch

**L'impresa**

Nel 1989 con le due vetture C9 il team dell'elvetico si impone a LeMans nella leggendaria gara

## La doppietta nel tempio dei prototipi

**P**rima che le regole (e i circuiti) cambiassero, la Sauber C9 andava ai 400 all'ora. Nessuna monoposto prima c'era riuscita. Se ne accorsero anche nel 1989 sul circuito di LeMans, quando le due nuove "freccie d'argento" targate Peter Sauber dominarono prove e gara nella leggendaria 24 ore sul circuito della Sarthe. Un risultato storico, che nasconde però alcuni gustosi retroscena. Ricordando i suoi 40 anni di carriera, è proprio Peter Sauber a ricordarli. "Nel marzo del 1989, le due C9 vennero verniciate di blu scuro per partire verso Suzuka dove ci sarebbe stato il debutto. L'allora presidente della direzione di Mercedes - il professor Werner Niefer -, con cui collaboravamo già dal 1988, voleva la vernice argentata. Ma c'erano delle resistenze nella direzione di Mercedes". Secondo i vertici a Stoccarda, le



chance di successo erano troppo insicure per rispolverare quel colore storico per il marchio della stella. "Niefer, un imprenditore di vecchia scuola, mi pregò allora di

**LA PARTENZA**  
Le Sauber C9 numero 61 e 62 al via della 24 ore vincente dell'89

verniciare un modello di colore argento da esporre al Salone di Ginevra di quell'anno - racconta Sauber -. Proprio lì ci sarebbe stata la decisione finale sul colore delle Sauber Mercedes C9 per la stagione. La reazione non fu troppo positiva... Ma Niefer mi

cesso - osserva Sauber -, trionfammo nel mondiale costruttori e piloti. Oltre ad ottenere quella doppietta a LeMans. Oggi posso dire che ripagammo in pieno la fiducia riposta nel team dal professor Niefer". La vittoria in quello storico 1989

**Il patron: "La rinascita delle freccie d'argento è un'idea del professor Niefer, ex direttore della Mercedes. Mi disse: 'Sono conigli. Le vernici!'"**

mise il braccio attorno alla spalla, mi prese in disparte e disse: "Sono tutti conigli. Rivernici tutto d'argento!" Cosa che facemmo in un'azione notturna in tutta velocità. Fu la rinascita delle "Freccie d'argento". Un segno del destino, visti i risultati assolutamente trionfali di quell'anno. "A Suzuka festeggiammo subito un doppio suc-

cul circuito della Sarthe fu firmata da Manuel Reuter, Jochen Mass e Stanley Dickens, mentre al secondo posto giunsero Mauro Baldi, Kenny Acheson e Gianfranco Brancatelli. La terza vettura di Hinwil completò l'opera ottenendo il quinto posto finale. Nelle prove, la C9 raggiunse la velocità ufficiale di 389 chilometri orari. **m.s.**