

«Формульный Колумб» из Швейцарии | "Formula Columbus" from Switzerland

Автор: Юрий Бугаев, [Хильвиль](#) , 06.02.2013.



Одно из детищ Петера Заубера (2006 г.)

Через месяц в Женеве откроется [83-й автомобильный салон](#), одно из главных ежегодных событий отрасли. В преддверие этого события предлагаем вам рассказ об инженере и менеджере, внесшем особый вклад в швейцарское и мировое автомобилестроение и распознавшем будущего чемпиона в юном Михаэле Шумахере.

|

In one month the famous Auto Salon starts in Geneva. This is the story about a manager and engineer who did a lot for the development of the car industry in the world and also recognized in young Michael Schumacher a future champion.

"Formula Columbus" from Switzerland

... Начав работать с «железом» в подвале родительского дома, он, в партнерстве с Mercedes, выиграл Ле-Ман и два чемпионата мира среди спортпрототипов. А потом пришел черед Формулы-1, которая стала его жизнью на два десятилетия, в течении которых без малого пять лет его команда была базой для формульного проекта концерна BMW.

Этого человека зовут Петер Заубер, и все вышеперечисленное – не красивая выдумка, а краткое описание его карьеры как инженера и менеджера. Хотя кому-то история Заубера может показаться сказкой на современный лад. Судите сами: предприятие отца, на котором трудилось две сотни человек, занималось электрическими системами и готово было принять его, что называется, как родного. Но вместо этого человек вдруг начинает всерьез заниматься доработкой своего Volkswagen Beetle. «Друг посоветовал» – скажут потом, но совершенно понятно, что от возможности возглавить семейное предприятие не отказываются потому, что «друг порекомендовал немного доработать мою машину». Чтобы понять, насколько больше Зауберу нравились автомобили, стоит упомянуть, что свой Beetle он переработал настолько, что тот уже не подходил для обычной езды по дорогам.

По собственному признанию мастера, первый же проект получил известность. Прежде всего, из-за логистики: для того, чтобы первый построенный аппарат – это был Sauber C1 – мог покинуть стены «конструкторского цеха», одну из них пришлось частично разобрать, габаритов имевшихся дверей просто не хватало! А знаете, откуда разработка получила имя C1? По имени жены Петера Заубера, Christiane.

Решение посвятить автомобилям жизнь было принято после тщательного обдумывания в 1970-м году – к тому моменту Петер уже 3 года занимался собственными гоночными разработками. Заубер признается, что поначалу жена была не в восторге от его идеи – речь шла все-таки о довольно затратном и высокорисковом бизнесе. Но «...уж если решать – тогда решай, а если решил – за дело!» Из подвала родительского дома Заубер перебирается в новое помещение, расположенное на площадях его отца в Хинвиле, что под Цюрихом. Здесь команда базируется и по сей день – и чего здесь только не создавали за прошедшие четыре с лишним десятилетия! Модели для соревнований по подъему на холм, для участия в швейцарском чемпионате спортивных автомобилей... В 1973 году в Хинвиле выполнили первый заказ сторонних гонщиков: построили три шасси Sauber C3. А 1974-й стал последним в карьере Заубера-гонщика, с тех пор он сосредоточился исключительно на создании гоночной техники – причем он хотел строить ее именно дома, в Швейцарии.

В тот период опасения Кристиан целиком подтверждались: команде Заубера часто приходилось работать до полуночи, а денег постоянно не хватало. В борьбе за место под солнцем прошло целых 11 лет – зато в 1981-м Ханс-Йоахим Штук и Нельсон Пике на BMW M1, подготовленной в Sauber Motorsport по группе 5, одержали победу в престижной гонке «1000 километров Нюрбургринга».

Ну, а дальше пошло по нарастающей: в следующем году с помощью производителя

композитных материалов Seger & Hoffmann команда Петера Заубера создает Sauber C6 – свой первый прототип группы C для участия в Чемпионате мира.

В этот период Заубер начинает в частном порядке общаться с инженерами Mercedes – в Штутгарте были люди, которые тосковали по автоспорту, но не могли действовать в силу решения, которое руководство «трехлучевой звезды» приняло в 1955 году после трагедии с многочисленными жертвами в Ле-Мане, произошедшей с участием их Mercedes 300 SLR.

Результатом частных бесед между швейцарцем и немецкими инженерами в 1985 году стало начало установки моторов Mercedes в гоночные модели, создаваемые в Хинвиле. Уже в следующем году это сотрудничество дало первый победный результат: Sauber вновь были лучшими на «1000 километров Нюрбургринга» - на этот раз модель C8 вели Анри Пескарولو и Майк Тэквелл. Это стало началом полноценного возвращения «серебряных стрел» на гоночные треки мира: с 1988 года команда Петера Заубера становится официальным представителем интересов Mercedes в автоспорте, и с подачи доктора Вернера Нэфера, который был тогда главой штутгартской фирмы, машины начинают окрашивать в серебристый цвет – в дань уважения создателям гоночных болидов, которые блистали на трассах в довоенные годы. В 1989 и 1990 годах команда Sauber Mercedes побеждает в Чемпионате мира среди спортпрототипов (а в сезоне 1989 года - и в 24 часах Ле-Мана).

Наконец, тогда же, в конце 1980-х Йохан Нирпаш – бизнес-партнер Петера Заубера – предложил создать юниорское подразделение команды. Петер поддержал идею, и к началу 90-х в программу подготовки молодых пилотов отобрали трех парней из Формулы-3: Карла Вендлингера, Хайнца-Харальда Френтцена и... Михаэля Шумахера. Так что когда в 2010-м, спустя годы и 7 чемпионских титулов, Шумахер окажется за рулем болида Mercedes, это, по-сути, будет возвращением к истокам.

А тогда, в самом начале 1990-х, история сделала двойной финт. Первый был связан с тем, что в Штутгарте решили: им недостаточно участия в чемпионате спортпрототипов – и стали готовиться к выступлениям в Формуле-1. Само собой, на базе уже существующей команды Sauber-Mercedes. То есть Шумахер мог не закончить свою карьеру в формульном болиде Mercedes, а начать ее в нем! Однако тут случился второй финт истории: экономическая обстановка заставила руководство «трехлучевой звезды» пересмотреть свои планы, и на проекте команды Mercedes в Формуле-1 пришлось поставить точку. Это было в ноябре 1991-го года – а незадолго до того Михаэль дебютировал в Формуле за рулем болида команды Jordan-Ford. Потом будут Benetton, триумф в составе Scuderia Ferrari...

Впрочем, все, что ни делается – все к лучшему: тогда отказ Mercedes от формульных планов по сути поставил Петера Заубера перед необходимостью стартовать в F-1! В январе 1992-го было принято принципиальное решение об участии в Чемпионате по гонкам класса «Формула-1» в сезоне 1993 года, а к осени 92-го команда, на тот момент состоявшая уже из 70 человек, вывела на тесты болид Sauber C 12, оснащенный атмосферным V10 производства Ilmor.

14 марта 1993 года Джей Джей Лехто и Карл Вендлингер вывели свои Sauber C 12 на старт Гран-При Южной Африки. Так что в середине марта этого года команда отметит свое 20-летие в гонках за Большие Призы! И хотя за все эти годы

швейцарская команда не завоевала ни одного чемпионского титула, за ней закрепилась репутация «кузницы кадров». Ведь Шумахер – не единственный Чемпион мира, чьи начинания в автоспорте прочно связаны с детищем Петера Заубера. Тот же Кими Райкконен, дебютировавший в 2001 году: когда Заубер привел его в Формулу, он был никому неизвестным парнем из Финляндии. А через 6 лет Кими стал Чемпионом мира. Кстати, как и Михаэль – в составе Ferrari. Учитывая, что с 1997 и по 2005 годы команда выступала на моторах Ferrari – да и после «эпохи BMW» Sauber Team вернулась к итальянским двигателям – остряки шутят, что Петер заключил негласную договоренность со Скудерией на периодическую «поставку» чемпионов в обмен на предоставление силовых агрегатов.

Что же касается той самой «эпохи BMW», то когда у Петера Заубера как-то спросили о причинах продажи контрольного пакета акций баварской компании, он ответил, что в тот момент искал поставщика моторов. И в ходе переговоров с BMW увидел прекрасную возможность работы, при которой можно было дать новый импульс развитию команде, сохранив коллектив и инфраструктуру на базе в Хинвиле. Не стал скрывать Петер и вторую причину: к середине «нулевых» годов он стал подумывать о том, как его проект будет функционировать без него – и естественно, передать управление командой можно было только в надежные руки. На тот момент продажа контрольного пакета акций команды концерну BMW было идеальным решением, поскольку баварцы, с 2000 года сотрудничавшие с Williams, решили перейти от партнерского сотрудничества к собственной команде. 22 июня 2005 года было объявлено, что BMW приобрела контрольный пакет акций Sauber.

Однако, несмотря на весь гоночно-инженерный опыт, имеющийся в Мюнхене, стать чемпионами баварцам не удалось, и наивысшим достижением команды в Больших Призах стало третье место в сезоне 2008 года. А в середине 2009-го стало известно, что BMW продает контрольный пакет акций команды. Кому? Конечно, Петеру Зауберу! Разошлись партнеры абсолютно спокойно – больше того, основатель команды отмечает, что при покупке в 2005 году не просил баварцев сохранить в названии команды его имя. «Это была их инициатива, которую я очень ценю», – говорит он.

Что можно записать в актив болельщиков Sauber F1 Team сегодня?

Предыдущий сезон стал самым успешным в истории команды Петера Заубера: его пилоты четырежды поднимались на подиум, чего до сих пор не случалось. 2 февраля был представлен болид для нынешнего гоночного сезона, состав пилотов полностью обновлен (на старт выйдут здорово прибавивший в 2012 году Нико Хюлкенберг и Эстебан Гутьеррес, до этого значившийся резервным пилотом команды). Наконец, на капитанском мостике Sauber F1 Team в 2013 году будет находиться Мониши Кальтенборн. Женщина – руководитель формульной команды? Петера Заубера это, похоже, абсолютно не смущает. Станем ли мы свидетелями рождения очередной звезды, которую разглядел опытный швейцарец? Придется запастись терпением.

Ну, и конечно не стоит забывать, что впереди у нас – изменение регламента Формулы-1. А значит, перед нонконформистами из Хинвила уже сейчас стоит задача сохранить статус-кво – и открыть очередной гоночный талант, попутно найдя партнера для совместной работы в новых условиях.

[Швейцария](#)

Статьи по теме

[Большие Призы по-швейцарски](#)

[Теория мечты](#)

[Sportec: автомобильный hi-tech со штампом «made in Switzerland»](#)

Source URL: <http://www.nashagazeta.ch/news/14879>