

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 85 (2007)
Heft: 1-2

Artikel: "Zirkus, Hollywood und Spitzensport"
Autor: Vollenwyder, Usch / Sauber, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-721615>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Zirkus, Hollywood und Spitzensport»

36 Jahre lang war er im Motorsport tätig, vor einem Jahr verkaufte er sein Lebenswerk. Diesen Schritt hat Peter Sauber, Unternehmer und früherer Formel-1-Rennstallbesitzer, nie bereut.

**VON USCH VOLLENWYDER
MIT BILDERN VON GERRY EBNER**

Auf den 1. Januar 2006 haben Sie Ihre Firma verkauft. Keine Wehmut? Der Verkauf von Mehrheitsanteilen meiner Firma an den Autohersteller BMW ist eine solch optimale Lösung, dass Wehmut völlig falsch am Platz wäre. Zudem: Als ich mit den Verkaufsverhandlungen begann, war ich 61 Jahre alt. Der Zeitpunkt der Nachfolgeregelung wäre ohnehin auf mich zugekommen. Ob das nun ein paar Jahre früher oder später geschah, spielte keine Rolle. Wichtig war mir, dass sich für alle Beteiligten eine gute Lösung fand.

Warum ist für Sie der Verkauf an BMW eine optimale Lösung? BMW hat eine lange Rennsporttradition und viel grössere Ressourcen, als wir sie je hatten. Das wird dem Team sportliche Fortschritte ermöglichen. Und der Standort Hinwil im Zürcher Oberland bleibt erhalten, er wird sogar noch ausgebaut. Nur unter diesen beiden Voraussetzungen war ich überhaupt bereit, meine Firma zu verkaufen.

Wie sieht Ihre Tätigkeit bei BMW Sauber heute aus? Ich habe mit BMW einen Beratervertrag und arbeite weiterhin für die grossen Sponsoren, die ich in die Formel 1 gebracht habe. Das mache ich sehr gern. Ich war in der vergangenen Saison bei zehn Rennen dabei.

Fiebern Sie noch mit wie früher? Ich bin sogar noch ein bisschen nervöser als vorher – weil ich keine Verantwortung mehr trage. Als ich noch Teamchef war, blieb ich immer sehr ruhig. Wenn es ein

Problem gab, ein Fahrer einen Fehler machte oder es zu einem Unfall kam, half meine Ruhe mit, dass auf einem ganz vernünftigen Arbeitsniveau weitergearbeitet werden konnte.

Wurden Sie denn nie wütend? Es gab schon Situationen, da habe ich meinem Ärger Luft gemacht. Manchmal wurde ich laut; auch mit den Fahrern. Als Teamchef musste ich mich selbstverständlich durchsetzen.

Waren Sie ein Patron, wie es ihn früher noch gab? Patron gefällt mir jedenfalls besser als Patriarch... Ja, ich finde, dass es heute zu viele Manager und zu wenig Patrons gibt. Ich sah mich immer als

Unternehmer. Diese Bezeichnung gefällt mir am besten.

Ist die Versuchung nicht gross, dass Sie sich weiterhin im Unternehmen einmischen? Das Wichtigste ist sicher, dass ich bei meiner ehemaligen Firma kein eigenes Büro mehr habe. Wenn ich allerdings mit einem Mitarbeiter über den Platz vor der Firma gehen würde und der Platz wäre nicht sauber geputzt, würde ich schon sagen: «Du, früher hat das hier noch ein bisschen anders ausgesehen.» Das wäre aber auch alles.

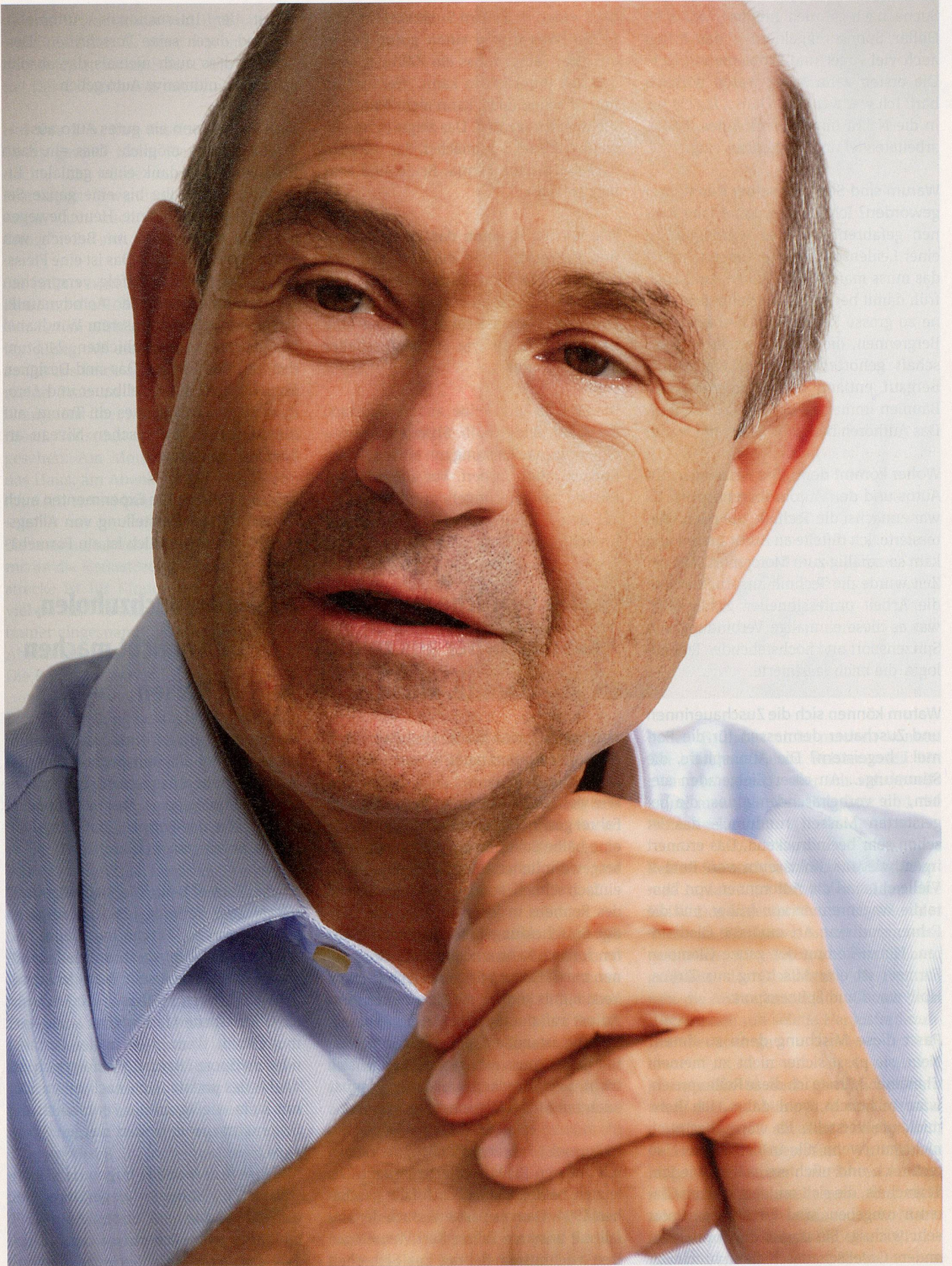
Und auf der Rennstrecke? Dort esse ich meistens mit dem technischen Direktor, dem Teammanager und dem Chefmechaniker zu Abend. Dabei wird über Technik geredet, über Fahrer –, und dann kann es vorkommen, dass ich frage: «Ja, um Himmels willen, was habt ihr euch denn bei diesem oder jenem Entscheid gedacht?» Kritische Fragen und Bemerkungen nehme ich mir schon heraus. Aber das geschieht in einem freundschaftlichen Rahmen.

Konnten Sie Ihre jahrelange Karriere auf dem Höhepunkt beenden? Ich habe 36 Jahre lang Motorsport gemacht – und hatte das Glück, dass es immer aufwärtsging: Wir mussten keine Mitarbeitenden aus wirtschaftlichen Gründen entlassen und konnten in diesen 36 Jahren auch immer einen 13. Monatslohn ausbezahlen. Bei uns ist nie ein Fahrer tödlich verunglückt. Das ist nicht selbstverständlich.

Steckte hinter diesen Erfolgen nicht auch sehr viel Arbeit? Der Aufbau einer Firma mit schliesslich 300 Mitarbeitenden, die

36 JAHRE MOTORSPORT

Peter Sauber wurde am 13. Oktober 1943 in Zürich geboren. Der gelernte Elektromonteur kaufte 1966 seinen ersten VW-Käfer, richtete ihn her und fuhr Meisterschaftsrennen. Bereits 1970 beendete er seine Pilotenkarriere, gründete die PP (Peter Paul) Sauber AG in Hinwil und konstruierte seinen ersten Rennwagen C1. 1989 schaffte sein Team beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans den Doppelsieg, 1989 und 1990 holte es den Sportwagen-Weltmeistertitel. 1993 stieg Peter Sauber in die Formel 1 ein. Vor einem Jahr verkaufte er die Mehrheitsanteile seiner Firma an den Münchner Autohersteller BMW. Das Team fährt heute unter dem Namen BMW Sauber. Peter Sauber ist seit 1965 mit seiner Frau Christiane verheiratet und hat zwei erwachsene Söhne.



Suche nach jährlich hundert Millionen Dollar Sponsorengeldern – das bringt auch viel Ärger und Probleme mit sich. Die ersten zehn Jahre waren wirklich hart: Ich war wenig zu Hause, lag bis tief in die Nacht hinein unter Autos, baute, arbeitete viel und verdiente wenig.

Warum sind Sie nicht selber Rennfahrer geworden? Ich bin drei Jahre lang Rennen gefahren. Doch es wurde nie zu einer Leidenschaft. Autorennen fahren – das muss man im Blut haben. Und auch früh damit beginnen. Ich gehe nicht gerne zu grosse Risiken ein. Besonders die Bergrennen, die zur Schweizer Meisterschaft gehörten, machten mir Mühe. Bergauf entlang den Mäuerchen und Bäumen immer an der Grenze fahren... Das Aufhören bereits 1970 fiel mir leicht.

Woher kommt denn Ihre Faszination für Autos und den Automobilrennsport? Es war zunächst die Technik, die mich interessierte. Ich tüftelte an Autos herum und kam so zufällig zum Motorsport. Mit der Zeit wurde die Technik anspruchsvoller, die Arbeit professioneller. Schliesslich war es diese einmalige Verbindung von Spitzensport und hochstehender Technologie, die mich faszinierte.

Warum können sich die Zuschauerinnen und Zuschauer dermassen für die Formel 1 begeistern? Die Atmosphäre, die Stimmung... An einer Zielgeraden stehen, die vorbeirasenden Autos, die begeisterten Massen rundum – das ist schon sehr beeindruckend. Das erinnert irgendwie ans Kolosseum von Rom... Vielleicht sind die Autorennen von heute die Wagenrennen von früher, und die Fahrer sind eine Art moderne Gladiatoren. Hinzu kommt der ganze Glamour: Formel 1 ist eine Mischung aus Zirkus, Hollywood und Spitzensport.

Passt diese Mischung denn zu Ihnen? Nein, sie passt sicher nicht zu meinem Charakter. Müsste ich diese Rolle spielen, wäre mir nicht wohl dabei. Ich habe mich nie verstellt. Es wäre aber auch nicht gut, wenn alle in der Formel 1 so technisch und nüchtern wären wie ich. Teamchefs, die sich mit dem ganzen Glamour umgeben, sind für unseren Sport sehr wichtig. Sie tragen die Formel 1 in andere Gesellschaftsschichten hinein.

Die Helden in diesem Spektakel sind die Fahrer. Was macht einen guten Fahrer aus? Ein Fahrer muss ein Kämpfer sein, der sich durchsetzen kann. Wer zu fein und zu schön fährt, kann nicht Formel-1-Weltmeister werden. Das zeigte beispielsweise Michael Schumacher, das sah man auch bei Ayrton Senna: Beide sind sehr hart gefahren.

Wie wichtig ist denn das Talent? Talent und Fahrgefühl sind die Grundvoraussetzungen. Der Automobilrennsport verlangt aber auch eine grosse physische Leistung. Formel-1-Fahrer müssen eine Kondition haben wie Spitzenfussballer oder Velofahrer.

Warum? Es gibt keine andere Sportart, die über anderthalb Stunden hinweg eine so grosse Leistung mit einer solchen Konzentration fordert. Vor allem in den Kurven wirken ungeheure Fliehkräfte auf den Körper. Diesen standzuhalten, braucht viel Kraft. Wer da nicht gut

leistet der Internationale Automobilverband durch seine Vorschriften. Deshalb wird es auch niemals das absolut schnellste, ultimative Auto geben.

Was macht denn ein gutes Auto aus? Früher war es möglich, dass ein Auto in einer Runde dank einer genialen Erfindung eine halbe bis eine ganze Sekunde gewinnen konnte. Heute bewegen sich die Fortschritte im Bereich von Hundertstelsekunden. Das ist eine Fleissarbeit. Am meisten Erfolg versprechen Verbesserungen bei der Aerodynamik. Deshalb arbeiten in unserem Windkanal Spezialisten in drei Schichten, 24 Stunden ununterbrochen. Das sind Designer, Modellschreiner, Modellbauer und Aerodynamiker. Für sie ist es ein Traum, auf diesem hohen technischen Niveau arbeiten zu dürfen.

Lässt sich aus diesen Experimenten auch Nutzen für die Herstellung von Alltagsautos ziehen? Für mich ist ein Formel-1-

«Ich versuche jetzt, ein paar Sachen nachzuholen, die ich vorher aus zeitlichen Gründen nicht machen konnte. Ein bisschen Kultur, Reisen...»

trainiert ist, wird müde. Und dann lässt die Konzentration nach.

Wie viel Zeit kann man mit einem guten Fahrer gewinnen? Drei Zehntel, vielleicht eine halbe Sekunde pro Runde. Ein aussergewöhnlicher Pilot fährt aber nicht einfach schnell, sondern er trifft während des Rennens in jeder Situation die richtige Entscheidung: Etwa wann er die Reifen fordern kann und wann er sie schonen muss. Fahrer mit gutem technischem Verständnis können die Eigenheiten ihres Autos auf der Strecke besser nutzen. Wichtig ist zudem die mentale Stärke. Ein Fahrer muss robust sein. Er darf sich nicht beeindrucken lassen und muss auch mit Misserfolg umgehen können.

Ist Formel-1-Fahren gefährlich? Verglichen mit anderen Risikosportarten – nein. Die letzten beiden tödlichen Unfälle geschahen 1994. Damals passierte auch der Unfall mit unserem Fahrer Karl Wendlinger. Den wichtigsten Beitrag zur Sicherheit

Wagen ein Sportgerät, und ein gewöhnliches Auto ist ein Transportmittel. Autohersteller sehen das anders. Sicher können Technologien – eher als einzelne Teile – von der Formel 1 auf Personewagen übertragen werden.

Ist die Formel 1 ein Mannschaftssport? Wenn alles reibungslos funktionieren soll, müssen die Fahrer, Ingenieure und Mechaniker zumindest an der Rennstrecke eine Einheit sein. Man denke nur an den Radwechsel! Dieser Wir-Gedanke kann Mitarbeitende übrigens auch stark motivieren. Wenn man in der Formel 1 oder im Sport überhaupt erfolgreich ist, strahlt das positiv auch nach innen. Damit kann wiederum die Rentabilität des Unternehmens verbessert werden.

Alle Ihre Automodelle tragen den Buchstaben C im Namen – wegen Ihrer Frau Christiane? Meinem ersten Auto 1970 wollte ich ganz nüchtern A 1 sagen. Doch A hiess bereits die Serie bei Renault

Alpine. B war schon von Brabham besetzt. Es blieb C. Aber warum C? Da dachte ich an meine Frau: C wie Christiane! Der Gedanke war mir sympathisch.

Hat Ihre Frau Ihre Passion für schnelle Autos geteilt? Nein. Sie hat lange gedacht, ich würde mich einmal vom Motorsport abwenden. Die ersten zehn Jahre waren auch für sie sehr hart, der Erfolg stellte sich ja erst später ein.

Sie haben zwei Söhne. Hatten Sie und Ihre Frau die Rollen klassisch aufgeteilt? Wir hatten wirklich eine klassische Rollenteilung. Als die Kinder da waren, war es für uns beide selbstverständlich, dass meine Frau zu Hause blieb. Ich ging wenigstens über Mittag immer heim zum Essen. Sonst hätte ich die Kinder kaum gesehen: Am Morgen verliess ich früh das Haus, am Abend schliefen sie, wenn ich nach Hause kam.

Sie waren also kein Vater, der die Söhne mit an die Rennstrecke nahm? Die Rennstrecke ist für Kinder viel zu hektisch, viel zu laut. Zudem war ich dort ja auch immer eingespannt, vom Morgen bis am Abend. Auch meine Frau kam selten mit. Die Rennstrecke war für mich Geschäft.

Erben Ihre Jungen das Rennfahrerblut nicht? Dass der Automobilrennsport in unserer Familie nicht überbewertet wurde, hat natürlich auf die Kinder ausgestrahlt. Ich war auch nicht der Vater, der sie am Samstag oder Sonntag mit in die Werkstatt nahm, damit sie in den Autos herumturnen konnten. So entstand bei ihnen nie ein grosses Interesse – und ich bin eigentlich ganz froh darüber.

Sie stehen in der zweiten Lebenshälfte. Ist das Alter für Sie ein Thema? Für mich hat das dritte Lebensdrittel angefangen... Die ganze Problematik des Alters habe ich an meinen Eltern miterlebt, die vor kurzem 88- und 90-jährig gestorben sind. Mein Vater war die letzten Jahre auf den Rollstuhl angewiesen, das hat ihn passiv werden lassen. Er war früher sehr vital gewesen, hatte mitten im Leben gestanden.

Und Ihre Mutter? Vater lebte eigentlich nur noch wegen Mutter, weil sie ihn brauche – das sagte er auch ganz klar.

Mutter wiederum war sicher, dass Vater sie brauchen würde. Und als sie dann schliesslich nach kurzer Krankheit starb, da wusste ich: Jetzt wird auch Vater bald gehen. Es gab für ihn keinen Grund mehr, am Leben zu bleiben. Am Schluss hörte er dann einfach auf zu essen und schlief ein.

Wie hat der Tod Ihrer alten Eltern Sie berührt? Meine Frau und ich besuchten die Eltern regelmässig in der Seniorenresidenz, wo sie sehr gut aufgehoben waren und betreut wurden. Mein Bruder pflegte den Kontakt mit ihnen noch viel intensiver. Das Begleiten am Schluss war sicher nicht einfach, aber auf eine Art auch schön. Mutter und Vater sind so gestorben, wie sie es sich gewünscht hatten – als sie die Kraft zum Leben nicht mehr hatten.

Wie gestalten Sie das eigene Älterwerden? Ich versuche ein paar Sachen nachzuholen, die ich vorher aus zeit-

lichen Gründen nicht machen konnte. Ein bisschen Kultur, Reisen... Ich bin zwar viel gereist, aber ich sah jeweils kaum mehr als den Flugplatz und die Rennstrecke.

Reisen Sie auch mit Ihrem BMW-Motorrad? Ja, ich fahre seit vielen Jahren eine BMW. Das widerspricht ein bisschen der Vernunft. Töfffahren ist nicht ganz ungefährlich. Als Motorradfahrer ist man gefordert: das Gedächtnis, die Reaktionen, die Aufmerksamkeit... Gerade beim Älterwerden tun solche Herausforderungen aber auch gut.

Können Sie es auch gemütlicher nehmen? Sicher. Meine Frau und ich sind praktisch gleich alt, sind beide gesund, haben gleiche Interessen: Wir machen lange Wanderungen, wir fahren Ski und schwimmen beide sehr gern. Aber nicht alle unsere Hobbys ergänzen sich: Meine Frau singt zum Beispiel in einem Chor – das wäre gar nicht meine Sache. ■

