

SAUBER

Артем КИСЕЛЕВ

Предисловие
Петера Заубера



Артем Киселев **Sauber. История команды Формулы-1**

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=21618346

ISBN 9785448330759

Аннотация

«Sauber» – книга, посвященная одноименной швейцарской команде Формулы-1. Она повествует о жизненном пути ее основателя – Петера Заубера, который своим примером наглядно демонстрирует, что даже в условиях жесткой конкуренции можно сохранять лучшие человеческие качества. За 36 лет участия в соревнованиях команда сумела ощутить вкус побед и познать горечь поражений, но никогда не опускала рук, продолжая напряженно работать в любой ситуации.

Содержание

Предисловие Петера Заубера	5
Пролог	7
Сквозь тернии к звездам	11
Конец ознакомительного фрагмента.	37

Sauber
История команды
Формулы-1
Артем Киселев

© Артем Киселев, 2016

ISBN 978-5-4483-3075-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие Петера Заубера

Дорогие друзья!

В первую очередь я хочу поблагодарить тех, кто на протяжении многих лет поддерживал меня лично и всю команду Sauber, тех, кто верил и переживал за нее. Мне лестно, что и в России не остались равнодушны к нашему маленькому, но очень дружному и профессиональному коллективу.

Я не очень люблю рассказывать о своих достижениях, рассуждать о том, что было сделано правильно, а что – нет. Но сейчас, подводя кое-какие итоги своей жизни, я ловлю себя на мысли, что сделано было немало. Общими усилиями была создана стабильная и высокотехнологичная компания, в которой заняты более 300 человек, мы всегда занимали прочные позиции среди команд Формулы-1, помогали крупным автопроизводителям. Со стороны это могло выглядеть несколько иначе, но я уверен, что все это пошло на пользу и нам, и нашим партнерам. Да, мы так и не выиграли ни одного Гран При, зато привели в Формулу-1 много талантливых пилотов, стабильно набирали очки и завоевывали подиумы, что в нашем финансовом положении было сродни подвигу. А чемпионат мира спортпрототипов? Помнится, одно время нам просто не было равных...

Сейчас я не жалею ни об одном своем поступке. Я всегда был честен и откровенен, поэтому ухожу со спокойной ду-

шой и уверенностью в том, что все будет в порядке.

Я благодарен автору этой книги, за ту работу, которую он проделал. Надеюсь, читатель ее оценит.

Петер Заубер

Апрель, 2006 г.

Пролог

В жизни Петера Заубера было множество волнительных и запоминающихся дней, и все они, так или иначе, были связаны с делом всей его жизни – гоночной командой Sauber. Тот день, 22 июня 2005 года, был как раз одним из таких...

Свет в конференц-зале спортивного отделения концерна BMW был приглушен. За каких-то десять минут это просторное помещение заполнилось несколькими десятками журналистов, большинство из которых преодолело немалое расстояние, чтобы успеть к началу намеченной на 10 утра пресс-конференции. Не смотря на то, что никаких деталей предстоящего разговора пресс-служба BMW не анонсировала, всем было предельно ясно, что через несколько минут в этом зале будет официально объявлено о событии, которое может сыграть очень серьезную роль в истории чемпионата мира Формулы-1.

На сцене, под аплодисменты зала, появляются три человека: Профессор Бюркхард Гюшель (член Правления концерна BMW), Марио Тайссен (глава BMW Motorsport) и Петер Заубер. Не став оттягивать и без того волнительный момент, первым слово берет Гюшель: «Что же... Не буду ходить вокруг да около. Сегодня рано утром завершились длительные переговоры, которые концерн BMW вел с руководителем команды Sauber Petronas Петером Заубером. Переговоры бы-

ли непростыми, но нам все же удалось договориться и найти взаимопонимание по всем вопросам. Итак, концерн BMW приобрел контрольный пакет акций Петера Заубера. Договор вступает в силу с 1 января 2006 года. А до 2008 года мы выкупим оставшиеся акции команды Sauber у швейцарского банка Credit Suisse».

Мало кто заметил, но именно в этот момент Петер Заубер опустил глаза. Ничего удивительного – только что во всеуслышание было объявлено о покупке детища, которому он посвятил практически всю свою жизнь. Детища, которое через каких-то полгода будет находиться в руках других людей.

«Это решение – подтверждение обязательств BMW перед Формулой-1, – продолжает Бюркхард Гюшель, – Мы надеемся, что в Формуле-1 появится еще одна сильная команда, которая будет бороться за победы. Для BMW это отличный фундамент для демонстрации нашей компетентности, как производителя автомобилей.

Успех в Формуле-1 зависит от взаимодействия многих факторов. Именно поэтому мы решили расширить свою причастность к строительству автомобиля в целом. В следующем году BMW возьмет на себя ответственность за все аспекты работы команды, включая шасси, покрышки и подбор пилотов. Мы не ждем мгновенных результатов, но убеждены, что избрали верный путь».

Следом за Гюшелем выступил Марио Тайссен. Он более детально рассказал о планах BMW, о том, что будет с коман-

дой дальше. Но это уже совсем другая история. Когда же подошло время для речи Петера Заубера, зал погрузился в гробовую тишину.

«Для Sauber партнерство с BMW – идеальное решение, – сказал Петер. – Самым важным для меня является то, что команда продолжит жить и, надеюсь, развиваться. Еще важнее то, что три сотни высококвалифицированных сотрудников сохранят свои рабочие места.

В последние годы шесть автомобильных гигантов создали ситуацию, в которой частным командам выжить становится практически невозможно. Партнерство с BMW гарантирует стабильность и прекрасную перспективу. За те 36 лет, которые я руководил командой, произошло много событий. Были и подъемы и поражения. Мне важно осознавать, что команда в хороших руках».

На протяжении всей речи лицо Петера Заубера не выражало никаких эмоций. Он не улыбался, но и не превращал случившееся в трагедию. Он, как великолепный бизнесмен с 36-летним стажем, прекрасно понимал неизбежность происходящего. Рано или поздно так же поступят оставшиеся частные команды, если они не хотят закончить так же, как закончили Prost и Arrows.

Через полчаса зал опустел. Еще через полчаса о сделке говорил практически весь автоспортивный мир. Говорили разное, но все как один сходились во мнении, что лучшего решения Заубер принять просто не мог. Другой вопрос – чего

стоило это решения самому Зауберу?

По окончании пресс-конференции Петер Заубер отправился в Хинвил, где заперся в своем рабочем кабинете и долго никого к себе не впускал. Возможно, швейцарец вспоминал события последних 36 лет. Вспоминал победы и поражения, взлеты и падения, моменты счастья и трагедии. Как бы там ни было, но одно можно сказать с абсолютной уверенностью – Заубер никогда не пожалеет о том, что сделал. Никогда!

Сквозь тернии к звездам

23-й по счету суточный марафон в Ле-Мане начинался как обычно. Ровно в 16 часов раздался выстрел стартового пистолета, и 60 гонщиков бросились к своим автомобилям, стоявшим в ряд на противоположной стороне прямой старт-финиш. 14-километровую трассу окружали 300 тысяч восхищенных зрителей, приехавших со всех концов Европы.

Daimler-Benz готовился к этой гонке как, наверное, никогда ранее. Глава спортивного подразделения концерна Альфред Нойбауэр и его команда подготовили три мощных автомобиля Mercedes-Benz 300 SLR, двумя из которых было поручено управлять Хуану Мануэлю Фанхио, Стирлингу Моссу, Карлу Клингу и Андрэ Саймону. Третий автомобиль отдали малоизвестным гонщикам – Джону Фитчу и 50-летнему французу Пьеру Эжену Альфреду Буаллону, выступавшему в гонках под псевдонимом Левег, взятым от фамилии своего дяди-гонщика, стартовавшего в автомобильных соревнованиях еще в начале XX века.

Пьер Левег дебютировал в Ле-Мане в 1938 году. Он был не удачливым гонщиком, но носился с одной навязчивой идеей, ради осуществления которой готов был пожертвовать всем. В душу Левега глубоко запала 24-часовая гонка в Ле-Мане 1950-го года. Выигравший ее Луи Розье провел за рулем в общей сложности 23 часа 40 минут. В 1952 го-

ду Пьер решил покорить Ле-Ман в одиночку, и, нужно сказать, ему это почти удалось. Экономя время на пит-стопах, Левег стрелой несся вперед. За час до финиша он уверенно лидировал, опережая ближайших преследователей почти на три круга. Победа была близка, но усталость уже не позволяла сконцентрироваться на управлении автомобилем. Пьер все чаще ошибался и выскакивал всеми четырьмя колесами на обочину. А за 50 минут до финиша изможденный и почти засыпающий Левег все же допустил роковую ошибку: вместо третьей передачи на выходе из поворота он воткнул первую, с чем двигатель его Talbot был совершенно не согласен. Мечта не осуществилась. Со следующего года судьи запретили гонщикам находиться за рулем больше 18 часов.

Упорство Левега было замечено Альфредом Нойбауэром, который, как уже говорилось, пригласил француза защищать цвета заводской команды Mercedes в Ле-Мане 1955 года.

Острая борьба за лидерство разгорелась с самого старта. Mercedes Фанхио и Jaguar Майка Хоторна рвались вперед с такой скоростью, словно гонка завершится с минуты на минуту. В конце 34-го круга Хоторн, которому вот-вот нужно было ехать на дозаправку, решил обогнать на круг ехавшего намного медленнее Лэнса Мэклина. Совершив обгон, Майк дернул руль вправо и резко затормозил, чтобы не проскочить мимо ожидавших его механиков. Испуганный безумным маневром Мэклин бросил машину влево, преградив тем самым путь Mercedes Левега.

Столкновение стало неизбежным. Mercedes Левега, словно адский снаряд, полетел в сторону главной трибуны, унеся более 80 человеческих жизней и похоронив под своими обломками Пьера Левега – самого упрямого и самого невежучего гонщика в истории Ле-Мана.

Несмотря на страшную трагедию, Шарль Фару, организатор гонки, не решился остановить «безумную карусель», ведь в таком случае толпы покидающих трассу людей перекроют подъездные пути медицинским машинам.

Спустя несколько часов, получив разрешение из Штутгарта, Альфред Нойбауэр снял два оставшихся Mercedes с гонки. Тогда еще никто не подозревал, что автомобили этой прославленной марки исчезнут с гоночных трасс более чем на тридцать лет.

Победа в той гонке досталась Майку Хоторну. Интересно, что чувствовал англичанин после финиша?

Трагедия вызвала такой резонанс, что уже через несколько дней правительства Франции, Германии, Испании и Швейцарии запретили на своей территории проведение любых автомобильных соревнований. Правда, взвесив все «за» и «против» первые три страны свои запреты отменили, а вот в Швейцарии он действует до сих пор. Единственным разрешенным в этой горной Конфедерации видом автомобильных гонок остается скоростной подъем – самый безопасный для зрителей вид автомобильных соревнований, который только можно себе представить, поскольку зрители мо-

гут видеть автомобили только в закрытых парках до старта и после финиша.

Запрет автомобильных гонок в Швейцарии очень серьезно повлиял на автоспортивную культуру жителей страны, но не повлиял на их любовь к автоспорту. Даже на столь сомнительные по накалу спортивной и технической борьбы соревнования, как скоростной подъем, собирались толпы зрителей. Они приходили целыми семьями. Это была, своего рода, отдушина будничной жизни. Местным гонщикам ничего не оставалось, как подчиниться судьбе и продолжать выступать на родине. Практически никто из них не помышлял о выходе на международную арену (исключением был, наверное, только Йозеф Зифферт). Это было почти невозможно, ведь в Швейцарии нет ни стационарных трасс, ни гоночных школ. Ситуация удручающая, но один человек все же решил пойти наперекор судьбе и прославить «страну банкиров» на трассах всего мира.

Петер Заубер родился 13 октября 1943 года в Цюрихе, в достаточной обеспеченной швейцарской семье, которая владела собственным инженерным делом. Его родители были исключительно вежливыми и добропорядочными гражданами. Само собой, в таком же духе воспитывался и сам Петер.

«Я никогда не забуду те уроки, которые преподнесли мне мои родители, – рассказывает Заубер. – Особенно сильно на меня повлияли взаимоотношения с отцом. Он всегда под-

держивал меня, давал советы и наставления. Однажды, вернувшись с учебы, я рассказал отцу о том, что один из преподавателей поступил со мной несправедливо. Я вспылал, начал огрызаться и, в итоге, оказался у директора. Перебив меня, папа сказал: „Сынок! Никогда не руководствуйся эмоциями. Успокойся, и твоя голова подскажет верное решение“. Эти слова я запомнил на всю жизнь».

В словах отца Заубера действительно заложена мудрость. Мудрость, которая свойственна всему народу Швейцарии, чье фантастическое стремление к независимости, удивительная склонность к компромиссу, рационализм в принятии решений при потрясающем постоянстве во всем, сделали маленькую по размеру страну одной из самых авторитетных и богатых в мире.

Много веков назад, в самом центре Европы, на маленьком клочке земли, почти непригодном для жизни, обитали свободолюбивые труженики: ловили рыбу, возделывали землю, пасли скот и торговали. Беда в том, что этот клочок земли находился на пересечении торговых путей, из-за чего все соседние (и не только) государства желали завоевать власть и господство над населявшим его народом. Время от времени злым и завистливым соседям удавалось подчинить себе предков современных швейцарцев, но в один прекрасный момент терпению людей пришел конец. 1 августа 1291 года свободолюбивые труженики из нескольких поселений (в том числе и из долины Швиц) встретились на берегу прекрасного

го Фирвальдского озера и дали клятву помогать друг другу в борьбе против ига Габсбургов. Так возникло «присяжное товарищество», с которого и берет свое начало швейцарская нация. Естественно, Габсбурги не желали терять свою власть над захваченным районом, и ввязались в войну против крестьян. Проявив в битвах всю свою природную смекалку, швейцарцы выиграли войну за свободу и независимость и получили организованную, обученную армию. Тем не менее, освободиться от ига Габсбургов народу удалось лишь в конце 15 века. За это время швейцарская армия одержала не одну победу и расширила границы своей страны.

На протяжении почти трех следующих веков в швейцарское «присяжное товарищество» добровольно вступили такие города, как Цюрих, Люцерн, Берн, Базель, Женева и другие. В результате, в 1815 году Швейцария ввела собственную конституцию с равными правами для 22 суверенных кантонов. Венский конгресс определил нынешние границы Швейцарии и признал ее вечный нейтралитет. Однако, с началом промышленной революции в Европе, стране потребовалась другая конституция, которая, опять таки, нашла бы разумный компромисс между независимостью каждого кантона и высокой степенью централизации. Такая конституция была принята в 1848 году. О том, что на данный момент представляет собой Швейцария известно практически всем – финансовый, политический и культурный центр Европы.

В 1955 году, когда произошли описанные выше события

в Ле-Мане, Петеру Зауберу было всего 12 лет. В этом возрасте большинство мальчишек мечтают, что при хороших оценках и примерном поведении папа сводит их в выходные посмотреть гонки. Учитывая то обстоятельство, что герой нашего рассказа учился более чем примерно, отец водил его смотреть на гоночные машины почти каждое воскресенье. Не трудно догадаться, что это были очень красивые (как тогда считал Заубер), но примитивные с технической точки зрения спортпрототипы, ожидавшие своей очереди для скоростного подъема.

В восхищенных увиденным глазах мальчика легко читалось желание стать похожим на героев местных гонок, но мнение и желание родителей было несколько иным. Они хотели, чтобы Петер получил хорошее образование и продолжил семейное дело. Поначалу все к этому и шло.

Закончив с отличием университет, получив специальность электрика, Заубер невольно вникал в тонкости семейного бизнеса. Правда, продолжалось это не долго. Вопреки родительской воле Петер решил открыть свое дело, которое, так или иначе, будет связано с автомобилями. После некоторых раздумий он становится дилером марок British Leyland и Subaru в небольшом городке Хинвил, что неподалеку от Цюриха.

«Мне очень не хотелось обижать родителей, но я все же решился на первый в жизни самостоятельный шаг, – вспоминает Заубер. – У меня было много идей относительно

собственного бизнеса, но все они, по тем или иным причинам, были неосуществимы. В том, что я стал автомобильным дилером, присутствовала некая доля случайности. Однажды, находясь в кругу своих друзей, я познакомился с одним успешным предпринимателем, который, узнав о моей любви к автомобилям, предложил мне попробовать. Я согласился. Как выяснилось позже, это случайное предложение сыграло важную роль в моей жизни».

Как истинный швейцарец, Петер с головой ушел в новое для себя дело. Он работал с утра до вечера по шесть дней в неделю. Воскресенье же оставалось для обязательной поездки на гонки и встречи с друзьями. На одной из таких встреч Петер познакомился с очаровательной девушкой по имени Кристиан, которая вскоре (в 1965 году) стала его женой.

«Петер был общительным, но достаточно скромным молодым человеком, – с улыбкой вспоминает Кристиан. – Мы понравились друг другу с первого взгляда, но Петер опасался, что его ухаживания могут остаться безответными. Поэтому, первый шаг пришлось сделать мне».

Окунувшись в семейную жизнь, Петер Заубер еще на протяжении нескольких лет не менял свой образ жизни.

Он все так же продавал автомобили, все так же по выходным ездил на гонки, продолжал встречаться с друзьями.

Во время очередной поездки на состязания по скоростному подъему Заубер встретил своего старого приятеля из Цю-

риха Артура Бланка. Тот уже несколько лет выступал в местных гонках, и, видя заинтересованные глаза Петера, предложил сесть за руль своей новенькой машины.

– Хочешь участвовать в гонках?, – спросил Артур.

– Конечно же, хочу, – незамедлительно ответил Заубер. –

Но у меня нет подходящей машины...

– Не беда! Я продам тебе свой Volkswagen Beetle, – успокоил Петера приятель.

Так в 1967 году в руках Заубера оказался старенький «Жук», который после небольшого ремонта и модернизации превратился в первую гоночную машину молодого швейцарского гонщика. Она была желтого цвета (как и многие последующие машины Sauber) и очень походила на сэндвич, за что друзья и соперники ласково прозвали ее «The Cheese Sandwich» – «сэндвич с сыром».

Долго не размышляя, Петер подал заявку на участие в национальном чемпионате и уже в 1967 году провел свою первую гонку, о которой позже рассказывал как о самом мучительном событии в своей жизни: «Меня раздирало на две части. С одной стороны я был безмерно счастлив, что наконец-то осуществил мечту своего детства, а с другой – страдал от отсутствия соответствующих навыков вождения и слабости техники».

Вспоминая уроки своего отца, Заубер не опускал руки. При каждом удобном случае он старался что-то улучшить в своей машине, сделать ее быстрее и надежнее. И это сра-

ботало – 1969 год принес звание чемпиона Швейцарии. Более того, Заубер понял, что автомобильный спорт может быть не только развлечением, но и прибыльным бизнесом, но только в том случае, если ты обладаешь хорошей техникой, позволяющей выигрывать гонки. Еще швейцарец почувствовал вкус победы, триумфа. Толпы восхищенных любителей автоспорта приветствовали обладателя титула, самого быстрого гонщика страны.

Достигнув первых успехов нужно двигаться дальше, но уже порядком «уставший» Volkswagen Beetle вряд ли сможет обеспечить достойные результаты. Сопоставив свои потребности и возможности, Заубер решил построить собственный автомобиль. Именно этот момент и можно считать рождением швейцарской легенды – команды, которая на протяжении 36 лет будет неотъемлемой частью мирового автоспорта.

Дабы не тратиться на аренду помещения, Заубер превратил в мастерскую подвал родительского дома в Цюрихе. Стоявшие там несколько станков также сэкономили деньги, которые предстояло потратить на множество приобретений, главным из которых стал Vabham Формулы-3 с однолитровым четырехцилиндровым V-образным двигателем Ford Cosworth SCA мощностью 115 лошадиных сил.

На протяжении нескольких месяцев из подвала доносился визг, стук и треск, который изрядно тревожил привыкшее к тишине швейцарское семейство. Заубер разобрал ав-

томобиль до последнего винтика, тщательно изучил ее конструкцию, модернизировал кое-какие детали, и, наконец, собрал свою первую машину, получившую название Sauber C1 (индекс «С» Петер Заубер присваивал всем своим машинам в честь жены Кристиан).

Счастью швейцарца не было предела. Он хотел поскорее показать свое творение родителям, жене и друзьям, но тут выяснилось, что машину можно выкатить на улицу, лишь разобрав кирпичную стену. Мать Петера, было, воспротивилась этому, но тут же поняла, что спорить в данном случае совершенно бесполезно.

Приняв участие за рулем C1 в чемпионате Швейцарии Петер Заубер вновь выиграл чемпионский титул. Однако в последнем заезде лишь чудо спасло его от страшной аварии. По возвращении домой после той злосчастной гонки, Петера встретил суровый взгляд Кристиан. «Либо ты прекращаешь гоняться, либо мы расстанемся, – сказала она. – Можешь строить какие угодно машины, но я не позволю тебе самому на них выступать. Я не желаю быть женой смертника!»

Спорить с Кристиан не было никакого смысла, ведь именно она вдохновляла Петера на подвиги. Без нее он был бы обыкновенным автомобильным дилером, которого устраивает его жизнь, и нет абсолютно никакого желания что-либо менять. Зауберу пришлось подчиниться, тем более что именно в роли конструктора он, похоже, нашел свое призвание.

ние. Окончательно забросив все предыдущие дела, Петер организовал в Хинвиле конструкторское бюро PP Sauber AG, которое вскоре превратилось в настоящую гоночную команду.

Первая машина Петера Заубера была, казалось, вполне заурядным спортпрототипом: единственное зеркало заднего вида на длинной стойке практически по центру машины, неказистый кузов, малолитражный двигатель Ford Cosworth SCA. Однако, именно этой машине была суждена долгая жизнь. После победы Заубера в национальном чемпионате, C1 был в строю почти десять лет. За это время Фридрих Хюрцелер еще раз привел машину к победе в чемпионате Швейцарии 1974 года, а Каспар Кунц в 1979-м стал бронзовым призером того же первенства.

Первые успехи техники Заубера тут же принесли и первые доходы. Помимо призовых за победу в чемпионате Заубер получил заказ от достаточно успешного базельского гонщика Ханса Кюниса на строительство спортпрототипа с 2-литровым двигателем. Новая машина проектировалась по подобию своей предшественницы: трубчатое шасси и кузов были построены собственными силами и мало отличались от C1. Зато Sauber C2 получил подвеску от March Формулы-2 и 245-сильный двигатель Ford Cosworth FVC объемом 1790 см^3 с 4-цилиндровой V-образной компоновкой. В 1971 году спортпрототип был представлен публике на стенде ACS Женевского автосалона. Воодушевленный

Кюнис вывел С2 на старт чемпионата Швейцарии, но желаемых результатов не добился, а несколько горных гонок за пределами страны оказались еще более неудачными.

«Глядя на невыразительные выступления Кюниса я понял, что не в состоянии в одиночку справляться со всеми делами, – рассказывает Петер Заубер. – Мне определенно нужны были люди, на которых можно переложить часть работы».

Одним из таких людей стал Ги Буассан, мало известный конструктор, которого Заубер пригласил принять участие в разработке новой модели – С3.

Буассан принес в команду Заубера новую энергию. Его идеи были достаточно оригинальны и интересны, но уж слишком сложны в производстве. Тем не менее, в 1973 году под его руководством было построено три спортпрототипа модели С3, один из которых оснащался 2-литровым двигателем Ford Cosworth BDG, а второй – 1,6-литровым. Кузов машины пришлось заказать фирме Paucoplast из Мейлена. Забегая вперед, скажу, что эта фирма сотрудничала потом с Sauber на протяжении многих лет.

Разрабатывать С4 – первый Sauber с алюминиевым монококом – Буассану помогал Эди Висс – конструктор, уже работавший в таких командах Формулы-1, как McLaren и Techno. Внешне машина мало отличалась от С3 (единственное, что бросалось в глаза, два радиатора над передними колесами), даже 2-литровый двигатель Ford Cosworth BDG не претерпел изменений. Наивысший результат Sauber

C4 – четвертое место в чемпионате Швейцарии, которое в 1975 году завоевал Гарри Блюмер.

Проработав меньше года, Эди Висс покинул швейцарскую фирму, но это никак не отразилось на ее деятельности. Едва закончив работу над C4, Ги Буассан увлекся конструированием очередной модели Sauber. Как оказалось позже, модель C5, с 300-сильным двигателем BMW M12 Формулы-2, стала самой успешной на тот момент машиной команды.

Все пять экземпляров Sauber C5 были тут же проданы энтузиастам автоспорта, которые стали все чаще появляться на европейских трассах. Две машины сразу оказались в руках швейцарского промышленника Филиппе Бюркхардта, владельца гоночной команды Francu Racing.

В календаре Интерсерии 1976 года значилось шесть этапов. На первую гонку сезона в Кассель-Калдене (Германия) Бюркхард заявил известного швейцарского гонщика Херберта Мюллера. Тому машина очень понравилась, но через 12 кругов после старта сломалась коробка передач. Зато, спустя месяц, 13 июня, Мюллер смог финишировать четвертым, лишь секунду не дотянув до подиума.

Восхищенный скоростью C5 Бюркхард принял в команду еще одного гонщика – Курта Рота, и не ошибся. Подгоняемый молодым напарником, Мюллер дважды финишировал третьим, в Хоккенхайме и Нюрбургринге, и еще дважды – четвертым. В итоге, не выиграв ни одной гонки, Херберт стал чемпионом Интерсерии.

Но это были лишь первые успешные выступления С5. В 1978 году Марк Зурер, Еуген Штрель и Гарри Блюмер выбрали швейцарский спортпрототип для участия в 24-часовой гонке в Ле-Мане. Экипаж долгое время лидировал в 2-литровом классе, но дефект выпускного клапана двигателя BMW прервал их путь к победе. Точно так же, как и годом ранее. В 1979 году, выиграв чемпионат Швейцарии, С5 завершил свою карьеру.

«С5 была великолепной машиной, – вспоминает Заубер. – Несмотря на сложную конструкцию, он великолепно управлялась. Однажды, в тайне от жены, я все же решил прокатиться на ней „с ветерком“ в районе фабрики. Я вновь почувствовал себя гонщиком, но возвращаться к старому желанию уже не было».

Та поездка «с ветерком» на С5 была, наверное, единственной тайной от Кристиан. Несмотря на постоянную занятость Петера, их семья всегда была образцово-показательной. Заубер всегда ценил домашний уют и покой, а с рождением двух сыновей (Филиппа в 1971-м и Алекса в 1973-м) желание побыть с семьей еще больше обострилось. Но фирма, не взирая на успехи С5, нуждалась в деньгах и требовала полной самоотдачи. Тем более что в конце 70-х годов компания BMW всерьез задумалась о строительстве прототипа на базе своего скоростного купе М1, но не хотела делать это самостоятельно, опасаясь за свой имидж. И баварцы решили предложить эту работу маленькой швейцарской фирме.

Заубер действительно нуждался в работе. После постройки C5 фирма практически простаивала на протяжении трех лет. Денег не хватало ни на что, поэтому, когда три швейцарских гонщика (Бит Блеттер, Эдди Кобельт и Макс Уэлти) обратились к Петеру за помощью, они моментально получили согласие. Зауберу необходимо было подготовить три болида Lola Формулы-3 для чемпионата Швейцарии, что и было сделано.

«Мне очень не хотелось браться за эту работу, но другого варианта заработать хоть что-нибудь небыло, – говорит Петер. – Радовало только то, что эти парни смогли занять в чемпионате первое, второе и четвертое места».

Макс Уэлти обучался менеджменту, после чего организовал танцевальную школу в Цюрихе. В хореографии Макс находил умиротворение, но страсть к автогонкам возобладала. Уэлти провел четыре сезона в швейцарском первенстве спортпрототипов, выиграв в 1980 году титул чемпиона.

Знакомство Заубера и Уэлти состоялось в середине 1970-х в паддоке одной из гонок чемпионата Швейцарии. «Он подбежал ко мне и стал вокруг меня танцевать, рассказывая, как мечтает выступать в одной из моих машин, – смеется Петер. – Вначале я пытался позвать кого-нибудь, чтобы убрали от меня этого сумасшедшего, но потом подумал, что, может быть, стоит дать парню шанс». Так зародилась крепкая дружба, которую Петер и Макс пронесут через многие годы.

Оказавшись в команде Заубера, Уэлти с удивлением

для себя обнаружил, что ее финансовое положение отнюдь не идеально. Кто-то другой мог опустить руки и отбывать номер, но только не Макс. Он не хотел мириться с таким положением вещей и начал действовать.

«В 1978 году я проводил свой первый полный сезон в гонках спортпрототипов, – вспоминает Уэлти. – Sauber C5, на котором мы гонялись, был потенциально очень быстр, обладал отличной аэродинамикой, но у команды совершенно не было денег на его совершенствование.

Кроме, непосредственно, гонок чемпионата Швейцарии, мы выезжали и на другие трассы – Хоккенхайм, Нюрбургринг, Цельтвег, Дижон, Монца – но не видели даже намека на прогресс. Это была катастрофа!

В один прекрасный день мое терпение лопнуло. Я подошел к Петеру Зауберу и довольно жестко заявил: «Мы должны что-то с этим делать! Что мы можем сделать? Я не инженер, я гонщик, но я чувствую, что здесь что-то работает неправильно. Эта машина... О'Кей, она работает, но в некоторых поворотах у нас есть серьезные проблемы».

«Хорошо. Конечно, мы должны что-то делать, и это... логично...» – ответил Заубер.

Я рассказал ему о том, как трясет машину, как она нестабильна, и что, на мой взгляд, виной тому амортизаторы, пружины и прочие железки. На что Петер сказал: «Мы можем попробовать поставить новые алюминиевые пружины и амортизаторы Bilstein».

«Так почему мы до сих пор не сделали это?» – в сердцах крикнул я. А он потупил глаза и мрачно произнес, что это будет стоить около 1000 швейцарских франков.

«Мы можем сделать это?» – продолжал настаивать я.

«Хорошо, – сказал Петер. – Я поговорю об этом с инженерами». Я же в свою очередь занялся поиском спонсоров, готовых подкинуть нам немного денег, потому что знал, как они необходимы команде.

Ближайшая гонка, в которой мы должны были участвовать, проходила на немецком аэродроме Ульм/Менген в рамках Интерсерии. В то время этот чемпионат играл значительную роль в европейском автоспорте, поэтому для нас важно было показать себя с лучшей стороны.

По всем характеристикам трасса Ульм/Менген совершенно не подходила нашей машине, но каково же было мое удивление, когда после тренировок я оказался на третьем месте. А когда гонка стартовала первая гонка, я просто не мог сдерживать своего эмоционального состояния. Машина вела себя потрясающе, а я выиграл гонку, почувствовав себя самым счастливым человеком на Земле.

Весь уик-энд за мной наблюдали большие начальники из Porsche, а после гонки я был представлен им. Все как один они повторяли: «Неплохо, парень! Неплохо!». Потрясающие ощущения.

Но нужно было отбросить все эмоции, и готовиться ко второй гонке, в которой я должен был подтвердить свои пре-

тензии на победу. Честно говоря, я не видел в этом никакой проблемы.

Гонка стартовала, и я это ответственное мероприятие провалил. Вероятно, был недостаточно сконцентрирован. Двое или трое парней обогнали меня на длинной прямой, за которой последовал медленный поворот, в котором я оказался зажат в «коробочку». Меня развернуло и выкинуло на обочину. Все могло бы обойтись, но за днище моей машины зацепился солидный кусок грязи, и, когда настало время поворачивать, она просто не реагировала. Естественно, я уперся в заградительные барьеры. Это было очень-очень плохо для молодого Уэлти, несколько часов назад выигравшего гонку и сорвавшего аплодисменты всей публики.

Так или иначе, ту гонку я считаю гонкой своей жизни, как в позитивном, так и в негативном смысле. Это был большой успех, потому что я стал инициатором серьезного шага команды в техническом развитии, и, в некотором смысле, заложил фундамент будущих побед. Да и мой пилотаж там был вовсе не плох».

Когда Уэлти решил приостановить свою гоночную карьеру, Петер, памятуя о незаурядном организаторском таланте Макса, пригласил соотечественника занять пост спортивного директора своей команды. Энергичный по натуре Макс быстро нашел контакт с тогда еще очень небольшим коллективом и смог привить сотрудникам чувство патриотизма и слаженности.

Удивительно, но после столь удачной конструкции модели С5 Ги Буассан, посчитавший, что его конструкторский гений не сможет полноценно реализоваться в маленькой швейцарской фирме, решил уйти. Зауберу ничего не оставалось, как тряхнуть стариной и самому заняться проектированием спортпрототипа для BMW. Забегая вперед, скажу, что это была последняя машина, спроектированная Петером самостоятельно, но она удалась на славу. Великолепное шасси и прекрасная аэродинамика в придачу к 470-сильному 3,5-литровому двигателю, спроектированному другим швейцарцем Хэйни Мэдером, позволили BMW M1 на равных сражаться в чемпионате мира спортпрототипов с монстрами самой сильной группы С. Уже в свой дебютный сезон (1981 год) M1 выиграла наипрестижнейшие 1000-километровые гонки на Нюрбургринге. Причем, за рулем той машины сидели такие именитые гонщики, как Ханс-Йоахим Штук и Нельсон Пике, ставший в том же году чемпионом мира в Формуле-1.

Пожалуй, именно с этого момента фабрика по производству спортивных автомобилей становится полноценной гоночной командой, обладающей собственной производственной базой. Окрыленный успехами M1, Заубер принимает важнейшее решение – выставить свою команду в группе С чемпионата мира 1982 года, хотя первая попытка была предпринята Петером еще годом ранее.

Sauber SHS C6 проектировался группой конструкторов,

в которую входили Рюдигер Фаул, Ханс-Хельмут Юлихер и Лео Ресс. За основу был взят 8-цилиндровый V-образный двигатель Ford Cosworth DFL объемом четыре литра, вокруг которого построили алюминиевый монокок. Кузов новой модели изготавливала компания Seger & Hoffmann, но что еще важнее, впервые автомобиль Заубера продувался в аэродинамической трубе в масштабе 1:5. И первые же испытания показали, что у машины большой потенциал. На деле машина действительно оказалась быстра, но хронически страдала от сильных вибраций двигателя, избавиться от которых до конца сезона так и не удалось.

После столь разочаровывающего дебюта в группе C, Заубер решил пропустить первые гонки сезона 1983 года и полностью сосредоточиться на подготовке к 24-часовой гонке в Ле-Мане, где публике представили модель C7.

Лео Ресс, немец по национальности, родился 16 января 1951 года. После окончания RWTH (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) – одной из самых престижных в Германии инженерных школ, Ресс отправился в Штутгарт, где в 1979 году подыскал себе местечко в Mercedes-Benz. Три года спустя, устав от постоянных административных проволочек, Лео перешел в BMW, где волею судьбы оказался причастным к разработке Sauber C6. Случайно начавшееся сотрудничество со временем переросло в дружбу. Под руководством Ресса будет создано еще немало великолепных машин Sauber.

Перед тем как приступить к проектированию С7, Ресс убедил BMW и Заубера в целесообразности возвращения к двигателю, который использовался на модели М1. Несмотря на свою достаточно скромную мощность (450 л.с. против 600 у Porsche), он был очень надежным. К тому же, такая схема позволяла сэкономить значительные средства, в которых Заубер нуждался как никогда. После провала 1982 года сотрудничество с Seger & Hoffmann закончилось скандалом, и деньги тратились на адвокатов, а не на гоночные машины. Весной 1983-го Sauber С7 был уже готов, но спешить выставлять его в гонки рисковать не хотелось. После серии коротких тестов, в которых принимали участие малоизвестные гонщики Диего Монтойя, Альберт Неон и Тони Гарсиа, выявили несколько «детских болезней», с которыми, впрочем, быстро справились. Но, не смотря на все старания гонщиков и инженеров, одолеть в Ле-Мане непобедимые в то время Porsche 956 не смог никто. Porsche одержала оглушительную победу, заняв все места в первой десятке, кроме одного – 9-го. На нем расположился Sauber С7 частной швейцарской фирмы. Та же машина, но под управлением Фалвио Баллабио и Макса Уэлти, отметилась на десятом месте 1000-километровой гонки в Фуджи, а в 1984 году приняла участие в трех гонках американской серии IMSA – 500 километров Майями, 24 часа Дайтоны и 12 часов Себринга – но тоже без особых успехов.

В знак уважения к заслугам маленькой фирмы, остро

нуждавшейся в деньгах для дальнейшего развития, Porsche выпустила постер, на котором среди триумфаторов Ле-Мана'83 изображен и С7. Большую надпись – Nobody is perfect (Никто не совершенен) – Заубер до сих пор воспринимает, как величайший комплимент в своей жизни.

В те годы конкурировать с Porsche было невозможно, но все прекрасно понимали, что рано или поздно их доминирование закончится и к этому моменту нужно быть готовым. BMW, несмотря на плодотворное сотрудничество с Заубером, не хотела брать швейцарскую команду под свое «заводское крылышко», а в сложившейся в чемпионате мира ситуации конкурировать в первом эшелоне можно было только при таком условии. Заубер это прекрасно понимал, поэтому еще в 1982 году стал подыскивать для своей команды мощного и надежного партнера.

Наверное, ни один производитель автомобилей в мире не имеет такой славной автоспортивной истории, как Mercedes-Benz. Но к середине 80-х годов от былых успехов «Серебряных стрел» остались лишь воспоминания. Руководство немецкого автогиганта великолепно понимало, что возвращение (после описанной выше аварии Левега в Ле-Мане 1955 года) в автоспорт просто необходимо, но, после столь длительного отсутствия на гоночных трассах, рисковать репутацией фирмы нельзя. Именно в этот момент в поле зрения Mercedes попал Петер Заубер, который подыскивал на сезон 1985 года новый двигатель. В Штутгарте во-

время осознали одну простую и логичную для себя вещь: Sauber можно использовать в качестве передового отряда. Иными словами, если Sauber проиграет, то проиграет именно Sauber. Ну, а если выиграет, то списать эти заслуги на Mercedes особого труда не составит.

Так, в жизни Петера Заубера и его команды наступил переломный момент.

Первый официальный контакт между Daimler-Benz и Sauber имел место 28 октября 1983 года. В составе Штутгартской делегации в Хинвил прибыл Рудигер Фаул, в сопровождении Германна Хиерета и Герта Виталма. Петер Заубер показал им местные достопримечательности и представил свой небольшой коллектив. Пресса тут же поспешила предположить, что уже в 1984 году Mercedes будет тесно сотрудничать со швейцарской командой. На самом же деле, тогда речь шла о строительстве прототипа с 3,5-литровым, 8-цилиндровым V-образным двигателем с одним турбокомпрессором для американской серии IMSA. Так-то оно так, но целью этого проекта была как раз проверка двигателя для дальнейшего выступления в группе C чемпионата мира. Америку выбрали для того, чтобы скрыться от глаз назойливых европейских журналистов.

Спустя чуть более года в Mercedes посчитали, что нужно начинать пробовать свои силы в чемпионате мира...

Пока инженеры из Германии занимались разработкой 8-цилиндрового 5-литрового двигателя, получившего марки-

ровку Тур M117, Заубер прикладывал все усилия, чтобы привлечь к работе над С8 Лео Ресса, работавшего тогда в BMW. Тот, поколебавшись какое-то время, согласился, и уже через несколько месяцев на испытательную трассу впервые выехал новенький Sauber Mercedes C8 с мощнейшим (более 900 л.с.) турбомотором. Его дебют должен был состояться в Ле Мане 1985 года, но в тренировочных заездах в страшную аварию попал Джон Нильсен. Датчанин не пострадал, а вот машину пришлось снять с гонки. Не повезло С8 и в Ле-Мане следующего года – обе заявленные машины досрочно прекратили соревнования. Зато в легендарной «Тысяче Нюрбургринга» 1986 года во второй раз победу одерживает автомобиль Sauber. Майк Такуэлл и Анри Пескаролло пересекли линию финиша с комфортным преимуществом в два круга.

Первые три гонки сезона 1987 года команда Sauber пропустила. Такое решение было обусловлено подготовкой нового сверхмощного оружия, название которому – Sauber Mercedes C9. Восьмицилиндровый двигатель Mercedes-Benz Тур M117, скрытый под стремительными обводами темно-синего кузова, внушал конкурентам страх. И не зря. В первой же гонке на британском Сильверстоуне C9 стартовал из первого ряда, но запаса надежности на всю дистанцию (1000 км) не хватило. Тем не менее взгляды многих специалистов были устремлены именно на машины небольшой швейцарской команды, которая, сделав стремительный ры-

вок, оказывала серьезное давление на доминировавшие в то время Jaguar и Porsche.

Анри Пескаролло, Джонни Дамфриз, Мануэль Рейтер, Жан-Луи Шлессер и новозеландец Майк Такуэлл за рулем Kouros C9 (так, в честь титульного спонсора официально назывался автомобиль) приняли участие только в пяти этапах чемпионата мира. Им явно не хватало везения в гонках, зато в квалификациях редко находились конкуренты. В Ле-Мане три темно-синих монстра заняли первые места на стартовой решетке, а в гонке C9 под номером 62 в руках Дамфриса установил лучшее время круга, превзойти которое не смог никто. 13 сентября в Спа, наконец-то, усилия команды принесли результаты – 7-е место для Майка Такуэлла и Жан-Луи Шлессера, стартовавших в гонке с поул-позишн.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.