



SUTTON-IMAGES.COM

zu sagen. Es ist auch völlig richtig, dass BMW künftig die Richtung vorgeben wird, auch bei den Piloten. Das nicht tun zu können, darunter haben sie in den letzten Jahren gelitten.

**Reden wir dennoch von Fahrern. Felipe Massas Abkommen läuft aus, Jacques Villeneuve steht im ersten von zwei Vertragsjahren. Was wird aus diesem Abkommen?**

BMW übernimmt die bestehenden Strukturen, damit auch bestehende Verträge. Bis in den Herbst muss man entscheiden, wie man damit umgeht. Aber es gibt noch einen Haufen weiterer Entscheidungen, die vor der Übergabe der Firma von uns beschlossen werden müssen. All dies geschieht in enger Absprache mit BMW.

**Bei wie vielen Rennen werden wir dich sehen?**

So oft, wie es nötig ist.

**Bislang klingt das alles sehr schön für die Fachkräfte in Hinwil: Der Standort bei Zürich soll nicht nur behalten, er soll gar erheblich ausgebaut werden. Aber wie gross ist die Garantie, dass das wirklich passiert, dass es nicht auf einmal zu einem Richtungswechsel kommt, wenn dein Einfluss wegfällt?**

Es gibt im Motorsport keine Arbeitsplatzgarantien. Aber man muss das ganz nüchtern sehen: BMW hat diese Firma gekauft, samt Immobilien, sie wollen weitere Gebäude errichten. Wenn so viel in einen Standort investiert wird, dann tut das keine Firma, um drei Jahre später dort alles abzubauen. Das wäre völlig unverständlich. Ausserdem lässt sich ein Windkanal wie unserer ja auch nicht so ohne weiteres umsiedeln.

**Was bedeutet die Übernahme für die vielen Schweizer Firmen, mit welchen ihr in der näheren und weiteren Umgebung von Hinwil arbeitet?**

Wir haben mehr als vierzig technische Ausrüster und erheblich mehr Kleinfirmen, die uns seit vielen Jahren treu begleiten. Man muss jetzt abklären, wie das mit einem neuen und so grossen Partner weitergeht.

**Was wird aus euren Verhandlungen mit potenziellen Sponsoren?**

Gespräche mit Firmen, welche als Partner für BMW in Frage kommen, gehen weiter.

**Gehört da auch der langjährige Partner Petronas dazu?**

Ja.

**Die Sauber-Holding besteht ja nicht nur aus dem F1-Rennstall, da gibt es noch die Firma Sauber Petronas Engineering. Was wird daraus?**

SPE und Sauber Motorsport werden zusammengelegt. Wann genau, kann ich noch nicht sagen, aber das wird bis zum Jahresende vollzogen sein.

**Du hast schon zuvor mit BMW zusammengearbeitet: in Le Mans, in der Procar-Serie, in der Marken-WM ...**

Es gab diese Kooperationen, das ist richtig, aber sie waren eigentlich nie besonders eng.

In Le Mans sind wir mit Surer/Blumer/Strähl und dem Modell C5 gefahren. In der Procar-Serie hatte uns der damalige BMW-Rennleiter Dieter Stappert Marc Surer als Piloten vermittelt und stellte uns auch den Motor für den M1 zur Verfügung. BMW hat damals auch mit einem M1 von uns das 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring gewonnen, mit Stuck und Piquet.

In der Marken-WM gab es damals ausser dem Porsche-Motor keine Triebwerke, also haben wir aufgrund unserer Erfahrung mit dem BMW-Aggregat aus dem GT-Sport den C7 gebaut. Und konnten die Porsche ärgern ...

BMW wünscht man diese Verbindung, sonst hätte man das so nicht getan.

Ich habe ab 1. Januar 2006 einen Vertrag als Berater, werde aber mit dem operativen Teil nichts mehr zu tun haben. Ich habe diese Firma so geprägt, da ist es notwendig, dass nun ein klarer Schnitt erfolgt. Ich werde vorwiegend da sein, um Partner zu betreuen. Ich denke da an die Credit Suis-

se. Ich habe auch Ideen, was man auf Sponsoreseite machen könnte. Ich werde genug zu tun haben. Und das ist gut so, sonst komme ich am Ende noch auf die Idee, etwas Neues anzufangen ...

**Die operative Führung abzugeben, das bedeutet konkret: in der Fahrerfrage etwa hast du nichts mehr zu sagen.**

Beim Tagesgeschäft habe ich überhaupt nichts mehr

**Kolumne**

# Wo Sauber draufsteht, ist BMW drin

Als junger Formel-2-Fahrer wurde ich 1978 kontaktiert, ob ich einen Sauber C5 in Le Mans fahren wolle. Der C5 war ein überaus schmucker Zweiliter-Sportwagen, sehr schnell auf den Geraden, ein bisschen schwer vielleicht, typisch Schweizer Wertarbeit halt.

Wir lagen am Sonntagmorgen in der Sarthe unter den ersten zehn, also mitten unter den Grossen, als sich im BMW-Motor ein Ventilschaden anbahnte. Tuner Heini Mader

legte den kranken Zylinder lahm, und wir schleppeten uns auf den restlichen drei Zylindern ins Ziel.

Zwei Jahre später sollte ich wieder für Sauber an den Start gehen, und zwar in der so genannten Procar-Serie mit Gruppe-4-Rennern vom Typ M1. Saubers Fahrzeug war ein super Auto, möglicherweise das schnellste im Feld.

Mir gelang ein paar Mal die Pole-Position, im Rennen konnte ich die gute Ausgangslage aber leider nicht in Siege umsetzen, da meine Füsse, die ich im Frühling im ATS-Formel-1 gebrochen hatte, auf einer Renndistanz überfordert waren.

Peter Sauber hat das wohl bemerkt, aber nie etwas gesagt, wofür ich ihn sehr schätze. Aber warum erzähle ich Ihnen das alles?



MARC SURER

Für mich war damals klar – wo Sauber draufsteht, ist BMW drin! Das galt auch 1981, als ich mit Renn-Urgestein Dieter Quester in einem Gruppe-5-M1 an der Marken-WM teilnahm.

Später übernahm Mercedes den Platz von BMW, und diese Kombination erreichte als Gruppe-C-Weltmeister ihren Höhepunkt.

Die Nachricht, dass Sauber in die Formel 1 einsteigen werde, erregte damals bei mir Skepsis. Warum nicht bei dem bleiben, was man beherrscht, nämlich Sportwagen zu bauen?

Gewiss war Sauber auch im Formelsport erfolgreich gewesen. So wurden die Hinwiler 1979 Schweizer Meister der Formel 3, mit Lola-Chassis und Beat Blatter.

Aber ein eigener Formel 1? Da wird Peter Sauber auf die Welt kommen, dachte ich, zumal er gesagt hatte, dass es einfacher sei, einen GP-Renner zu bauen als einen Sportwagen, weil bekanntlich viel weniger Teile drin seien ...

Aber Sauber bewies, dass der vernünftige Schritt in die Unvernunft, wie er den Einstieg in die Königsklasse immer genannt hat, machbar ist: Punkte im ersten Rennen (Lehto in Südafrika), ein Podiumsplatz im dritten Jahr (Frentzen in Monza).

Die Krise kam doch noch, als Mercedes sich für McLaren entschied und Sauber die Motoren wegnahm. Ob Mercedes diese Entscheidung jemals bereut hat? Den Rest der Geschichte kennen Sie: McLaren wurde mit Mercedes Weltmeister, und Sauber erhielt nach einem Zwischenspiel mit Ford für viel Geld Ferrari-Motoren. Dank der guten Arbeit von Willy Rampf und seinen Leuten wurde man 2001 WM-Vierter inmitten der Topteams.

Die Nachricht, dass BMW Sauber übernimmt, hat bei mir ein Gefühl der Genugtuung ausgelöst. Erstens wird das Lebenswerk von Peter Sauber würdig weitergeführt, und die sympathische Truppe aus Hinwil muss nicht um ihre Arbeitsplätze bangen

Zweitens kann BMW verwirklichen, was sich Peter Sauber immer gewünscht hat: Dass sein Team mit einem starken Partner Grands Prix und vielleicht die Weltmeisterschaft gewinnt.

Ich persönlich finde da einen grossen Vorteil, da ich das traditionelle Birchermüesli bei Sauber zum Frühstück sehr schätze und gewöhnlich am Rennsonntag zu Mittag immer bei BMW eine Weisswurst verspeise. Jetzt kann ich nach dem Frühstück einfach im Motorhome sitzenbleiben ...

Ab 2006 gilt: Wo BMW draufsteht, ist Sauber drin. Das ist genauso gut wie umgekehrt.