

Rennresultate nur 1. Ränge

Datum	Veranstaltung
31.05.1970	Rundstreckenrennen Bremgarten D
26.07.1970	Rundstreckenrennen Niederstetten
06.09.1970	Bergrennen Marchairuz
17/18.04.1971	Ausbildungskurs Hockenheim
16.05.1971	Slalom Payerne
13.06.1971	Slalom Lodrino
08.08.1971	Bergrennen Oberhallau
15.08.1971	Rundstreckenrennen Niederstetten
22.08.1971	Bergrennen St.Ursanne-Les Rangiers
29.08.1971	Bergrennen Ollon-Villars
11.09.1971	Bergrennen Gurnigel
25.09.1971	Bergrennen Guggersbach
04.09.1971	Bergrennen Roche d'Or
06.08.1972	Bergrennen Freiburg-Schauinsland
07.10.1972	Bergrennen Guggersbach
15.10.1972	Bergrennen Fontaine-Villars-Burquin
27/29.04.1973	Rundstreckenrennen Hockenheim
27.05.1973	Bergrennen Freiburg - Schauinsland
03.06.1973	Rundstreckenrennen Dijon
01.07.1973	Bergrennen Eggberg
19.08.1973	Bergrennen St.Ursanne-Les Rangiers
26.08.1973	Rundstreckenrennen Hockenheim
09.09.1973	Bergrennen Gurnigel
30.09.1973	Bergrennen Guggersbach
16.09.1973	Bergrennen Kalter Wangen
07.10.1973	Bergrennen St.Peterzell-Hemberg
07.04.1974	Slalom Lodrino
21.07.1974	Rundstreckenrennen Hockenheim
18.08.1974	Bergrennen St.Ursanne-Les Rangiers
25.08.1974	Rundstreckenrennen Hockenheim
08.09.1974	Bergrennen Gurnigel

Fahrer
Bruno Wernli
Bruno Wernli
Bruno Wernli
Benjamin Studer
H.U. Wyss
Friedrich Hürzeler

1974	Schweizermeister Gr.5 bis 7
28.09.1975	Bergrennen St.Peterzell-Hemberg
1975	Bergrennen Kalter Wangen
07.08.1977	Bergrennen Ayent-Anzère
28.05.1978	Slalom Saanen

Friedrich Hürzeler
Max Geiser
Max Geiser
Peter Sägesser
Peter Sägesser

Geschichte darf nicht vergessen werden.
Gerne nehmen wir Ihre Erinnerungen, Bilder,
Dokumente oder Gegenstände ins Hauenstein-Archiv auf.

Ihre Anfragen richten Sie bitte an:
Urs Hauenstein: uha@hauenstein-archiv.ch
Max Kilchenmann: maki@hauenstein-archiv.ch
Hansruedi K pfer: hrk@hauenstein-archiv.ch

Unser Archiv wird unterstützt durch:



Besuche bitte nach Voranmeldung.

Sauber C1 (70-C1-002) Eine fast unendliche Geschichte.





1970 C1 am Berg.



1971 Guggersbach mit Studer.



1971 C1-002 Hockenheim



1971 C1-002 Hockenheim

In den Rennen zur Schweizer-Automobilmeisterschaft 1969 fuhr Peter Sauber mit. Sein "Käseschnitte" genannter Hegglin-Sportwagen basierte auf einem verkürztem VW-Chassis. Auch Bruno Wernli nahm mit einem Brabham F3 teil. Für die Saison 1970 wurde der Hegglin verkauft und ein weiterer Brabham F3 angeschafft. Aus diesem und dem Auto von Bruno Wernli entstanden über den Winter unter Leitung von Peter Sauber die beiden C1.

Konzipiert und konstruiert wurden sie von Ruedi Siegfried. Die ursprüngliche Karosserie baute Max Sammet. Die beiden hübschen, gelben Sportwagen prägten 1970 die Rennen der 1000 ccm-Klasse nachhaltig. Peter Sauber holte sich den Titel mit dem 70-C1-001. (Cosworth-SCA-Motor). Bruno Wernli mit dem 70-C1-002, (Ford-Nova-F3-Motor), schloss die Meisterschaft auf Rang 4 ab.

Farbe: Gelb. Unterscheidungsmerkmale zwischen den beiden Autos: Der grosse GoodYear-Aufkleber ist bei Saubers Auto vorne auf der Nase und bei Wernlis 002 hinten vor der Cockpitöffnung, dazu kommen die unterschiedlichen Motoren.

Der C1-002 wurde für die Saison 1971 an Benjamin Studer verkauft, der damit mindestens 20 Rennen bestritt, jedoch wegen fehlender Resultate in den Pflichtrennen in der Meisterschaft nicht gewertet wurde.

Farbe: Blau mit weissen Flammen.

1972 kaufte Hans-Ulrich Wyss Chassis-Nr. 002 und fuhr es 2 Jahre. 1973 wurde er damit 3. der Schweizer Sportwagenmeisterschaft.

Farbe: 1973 war die Grundfarbe rot mit einem goldenen Streifen, der über die Kühleröffnung und die Flanken bis zum Heck reichte. 1973 wurde der Heckspoiler in der Mitte tiefer gesetzt.

1974 fuhr der Roggwiler Drogist Friedrich Hürzeler 15 Rennen mit dem C1-002. Mit dabei: Max Kilchenmann und Urs Marending, die Jahre später die Geschichte von 002 weiterführen werden.

Das Unternehmen gipfelte im Gewinn der Schweizer Sportwagenmeisterschaft. Damit sind beide C1 zu Meisterehren gekommen.

Farbe: Weiss mit orangeroten Felgen

Nach einem erfolgreichen Probestart beim Bergrennen Guggersbach 1974 entschied sich Max Geiser den Sauber C1-002 für 1975 zu kaufen. Beim Bergrennen St.Peterzell-Hemberg gab es einen neuen Streckenrekord für Sportwagen bis 1000 ccm, der bis heute Bestand hat.

Farbe: Weiss, das erste Mal in der Geschichte von 002, dass bei Fahrerwechsel die Grundfarbe nicht änderte. Dazu kam ein orangeroter Pfeil rechts vom Cockpit.

Ende 1975 kaufte H.U. Wyss 002 zurück. Die Farbe wechselte wieder auf rot.

Zwei weitere Merkmale erlauben es, die beiden Autos zu identifizieren: Der C1-001 erhielt 1973 im Werk eine im Frontbereich geänderte Karosserie, die von Paucoplast hergestellt wurde und hiess von nun an C1B.

Als für 1971 die Überrollbügel-Vorschrift änderte, wurden die neuen Bügel individuell gebaut. Der Biegeradius bei 002 ist etwas kleiner und die Querstrebe ist bei 002 am Querrohr, bei 001 an der linken Stütze angeschweisst.

Mitte 1977 kauft Peter Sägesser den 002. Die Karosserie wird in blau umgespritzt mit dreiteiligem, weissen Mittelstreifen. Die aus Budgetgründen mit der Spraydose erfolgte Lackierung wird für 1978 durch eine neue ersetzt. Grundfarbe ist grün mit 2 schwarz eingerahmten, weissen Streifen über beide Flanken von der Kühleröffnung bis zum Spoiler.

Auch 1979 fährt Peter Sägesser mit 002 Rennen. 1979 wird eine Haube à la Sauber C5 über dem Motor installiert.

1980 und 1981 wird er nicht mehr eingesetzt. Die Gebrauchspuren sind sicht- und spürbar.

1982 kauft ihn Markus Schweizer. Nach dem Lizenzkurs ist ein neuer Motor nötig. Markus Schweizer entscheidet sich für einen Zweiliter-Motor, der dem Sports-2000-Reglement entspricht. Doch nach dem Gurnigel-Rennen 1982 kauft ihn Caspar Kunz, der inzwischen auch C1-001 von Wyss gekauft hatte.

Kurz danach werden beide C1 an Hans-Ulrich Hofmann verkauft, der die Autos restauriert. Jetzt erhält auch C1-002 die C1B-Paucoplast-Nase und einen Brian Hart 1000ccm-BDA-Motor. Die C1 sind beide wieder gelb. Gut gibt es den Überrollbügel!

Im November 1986 wird ein Sauber C1 zum Verkauf ausgeschrieben. Gekauft wird er vom Sammler Robert Fontaine. Anfang 1989 kauft ihn Hofmann wieder zurück.

Inzwischen hat sich Max Kilchenmann bei Friedrich Hürzeler nach dem Verbleib von 002 erkundigt. Er wusste es zwar nicht, machte sich aber auf die Suche. Fündig wurde man bei Heinz Steiner in Oberdiessbach, wo Hofmann den Sauber eingelagert hatte.

Am 10. März 1989 kaufte Max Kilchenmann 70-C1-002. Es folgte ein erster Test in Lignières, danach einige Einsätze bei historischen Rennen. Auch Urs Marending, 1974 Hürzeler's Mechaniker und Garagist von Max Kilchenmann ist wieder zur Stelle.

Im Frühjahr 1992 findet Kilchenmann in der Automobil-Revue ein Inserat:

Zu verkaufen Wittwer P4 (Sauber C1). Dieser Wittwer-Sportwagen besass die ursprüngliche Sammet-Karosserie der beiden C1.

Peter Studer, der Verkäufer des WM-Abarth P4, wie er ursprünglich geheissen hat, überliess in der Folge Kilchenmann die Karosserie für kurze Zeit. Bei Beat Schärer in Thörigen wird in zwei Nachtschichten ein provisorisches Negativ abgenommen, aus dem schliesslich eine neue Sammet-Karosserie entsteht.

Im Oktober 1992 ist diese Karosserie erstmals beim GP Erlen montiert. Nun ist fast alles so wie 1974.

Seither wird C1-002 nur noch bei historischen Veranstaltungen ohne Stoppuhr gefahren und auf Ausstellungen gezeigt. Eingebaut ist immer noch der Hart-Motor. In einer Kiste warten jedoch die originalen Nova-F3-Teile, die Max Kilchenmann von Peter Sägesser erhalten hat, auf einen dazu passenden Ford-Anglia-105E-Motorblock.

Hansruedi Küpfer, Mai 2016



1972 Gurnigel mit Wyss.



1974 Hemberg am Start mit Hürzeler.



1975 Geiser und Wyss.



1978 Gurnigel mit Sägesser.