

15. Dezember 2025

Mit Scania in der Formel 1 unterwegs

Seit letztem Jahr ist das Stake F1 Team KICK Sauber, bei uns besser bekannt als Sauber Formel 1 Team, bei den europäischen Rennen mit Scania Lastwagen unterwegs. Insgesamt 13 Scania 560S sorgen dabei für einen sicheren und zuverlässigen Transport zu den diversen Rennstrecken in ganz Europa.

Im Jahr 1970 gründet Peter Sauber die Sauber AG in Hinwil und der Rennwagen «C1» gewinnt im gleichen Jahr die Schweizer Sportwagen-Meisterschaft. 1993 debütiert Sauber mit dem «C12» in der Formel 1 und belegt gleich den 7. Platz in der Konstruktionswertung. Heute, im Jahr 2025 sind Routinier Nico Hülkenberg und der letztjährige Formel 2 Sieger Gabriel Bortoleto für Stake F1 Team KICK Sauber am Start. Im Hintergrund werden bereits die Weichen für die Transformation zum Audi Werksteam gestellt, welches ab 2026 das Zepter übernehmen wird. Nicht nur Audi, sondern auch Scania gehört durch Traton der Volkswagen Gruppe an.

In ganz Europa unterwegs

Für die sehr komplexe Logistik in der Formel 1 braucht es zuverlässige Mitarbeiter und Fahrzeuge. Eine Flotte modernster Scania Trucks liefert dabei die gesamte Infrastruktur auf alle europäischen Rennplätze. Die vier Race-Trucks, welche die Rennwagen, das Werkstattmaterial und Ersatzteile transportieren, werden dabei von Sauber Motorsport in Hinwil disponiert und auch eingesetzt.

Von Rennen zu Rennen mit viel Infrastruktur

Zwischen den einzelnen Rennen in Europa wird oft von einem Rennen ans nächste gefahren. Gibt es jedoch eine Woche Pause oder ein Rennen findet wie Ende Juni in Kanada statt, so fahren die Lastwagen zum jeweiligen Standort zurück. Die in Österreich stationierten Scania sind bereits über eine Woche vor dem Rennen vor Ort. Es beginnt bereits der Aufbau des Motorhomes samt Küche und der dazugehörigen Infrastruktur. Auch die leeren Garagen werden mit Trennwänden in verschiedene Räume eingeteilt. Am Montag vor dem Rennen starten dann zusätzliche Fahrzeuge in Hinwil, welche Werkstatt-Equipment, Elektronik und Rennwagenteile auf den jeweiligen Rennplatz liefern. Der Transport der Formel 1 Fahrzeuge selbst erfolgt mit einem separaten Truck kurz vor dem Rennwochenende.

Logistik der besonderen Art

Anders sieht es bei den Rennen ausserhalb Europas aus. Sämtliches Material wird von externen Logistikpartnern zum Flughafen Malpensa in Mailand transportiert, wo es zusammen mit dem Material von anderen Teams via Transportflugzeug an den Zielflughafen geflogen wird. Für diese Rennen übernimmt jeweils DHL die Koordination sowie den Transport zur Rennstrecke und auch wieder zurück. Parallel zu den ca. 35 Tonnen Luftfracht sind insgesamt sieben sogenannte Seefracht-Kits à je vierzig Fuss Container per Schiff zu den Übersee-Destinationen unterwegs.

Team von 20 Lkw-Fahrern in Hinwil



Für die neun Europa-Rennen steht in Hinwil ein Team von 20 Lastwagenfahrern/-innen bereit, um die vier Scania Sattelzugmaschinen an den nächsten Einsatzort fahren zu können. Reto Casty, selber schon seit 24 Jahren für Sauber unterwegs, ist für dabei für das Fahrerteam verantwortlich. Er plant und koordiniert alle Einsätze für das komplette Fahrerteam.

Rahel's Tagesablauf als Sauber Scania FahrerIn

Je nach Rennstrecke fahren wir am frühen Montagmorgen los. Wenn es lange Fahrstrecken und somit Lenkzeiten gibt, fahren wir mit Doppelbesatzung. Wir sind bereits ein gut eingespieltes Team, in welchem auch neue Fahrer/innen schnell integriert werden, da diese gleich unter die Fittiche eines Routiniers genommen werden. Doch auch diese stehen jeweils unter "Strom", bis die Schweizer Grenze überquert ist. Je nach Fahrzeugschlange am Zoll, kann die Verzollung sehr viel Zeit und Geduld in Anspruch nehmen. Da sehr viele Teile auf den Lastwagen verladen sind, werden auch sehr viele Carnets A.T.A. (= vorübergehende Aus-/Einfuhr), sprich Zollpapiere, für die Aus- und auch wieder Einfuhr von der Schweiz in die EU und wieder zurück benötigt. Wird auf diesen etwas übersehen oder nicht abgestempelt, kann dies auf dem nächsten Zollbüro für grosse Probleme und noch grösseren Zeitverlust sorgen. So muss immer alles exakt deklariert sein und beim Anstehen am Zollschalter dürfen wir uns trotz Zeitdruck nicht aus der Ruhe bringen lassen.

Der Druck ist weg und das geniessen beginnt

Ist die Grenze dann einmal überquert, fällt ein gewisser Druck weg und wir geniessen nun die Fahrt auf den ausländischen Autobahnen und Strassen. Zeit um die unterschiedlichsten Gegenden geniessen zu können, fehlt leider. Ausser den gesetzlichen Pausen, dem Nachtanken oder Fahrerwechsel ist muss immer das Ziel vor Augen gehalten werden. Die Fahrerteams vertrauen einander und so kann sich der Beifahrer auch mal ein "Nickerchen" auf dem grosszügigen und bequemen Bett in der Scania Kabine gönnen. Aber natürlich gehört es auch dazu, dass man sich immer wieder einen Überblick über die aktuelle Verkehrssituation verschafft. Gerne wollen wir auf dem schnellsten Weg ans Ziel kommen, statt Umwege zu fahren. Doch lässt sich dies nicht immer vermeiden. Fährt man tagsüber, gibt es rund um die Städte Staus. Fahren wir in der Nacht, müssen wir jederzeit mit Sperrungen wegen Bauarbeiten rechnen.

Planung bis ins letzte Detail

Bevor wir auf die Rennstrecke fahren, hat uns Reto Casty bereits einen Link mit dem Weg zu einer nahe gelegenen Waschanlage zugestellt. Die weissen Scania mit den verkleideten Rennaufliegern und auch der Anhängerzug sollen jederzeit einen sauberen Eindruck hinterlassen. Der Name «Sauber» verpflichtet! Auf der ganzen Fahrt, aber vor allem in der Nähe der Rennstrecke, wird uns oft zugewunken und gehupt, die Fans sehen alles und stehen schon Tage vor dem Rennen am Eingang der Rennstrecke. Filmen, fotografieren alles und jeden. Viele sprechen uns an, ob wir eine Mütze für sie hätten. Wir verneinen jeweils, denn sonst müssten wir unendlich viele Mützen mitnehmen.

Letzte Koordination schon vor der Einfahrt

Marco Mittner, der seit 2017 für Sauber unterwegs und mittlerweile an jedem Europarennen dabei ist, hat bereits mit unseren Chef's vor Ort telefoniert und abgesprochen, wo und welcher Lkw als erstes abgeladen wird. Auf einigen Rennstrecken, wie



zum Beispiel in Zandvoort, sind die Platzverhältnisse sehr eng und es muss besonders gut organisiert und koordiniert werden. Stehen die Auflieger richtig hinter der Box, wird abgesattelt und die Zugmaschinen werden – meist ausserhalb des Rennengeländes – geparkt. Während wir beim Abladen helfen und sämtliche Flächen der Auflieger blitzblank reinigen, sind auch Reto Casty und sein Begleiter mit den Rennwagen auf dem Weg zur Rennstrecke. Marco Mittner hat sie bereits über allfällige Baustellen und andere wichtige Details des Anfahrtsweges informiert.

Zwei Tage für Ablad, Reinigung und Einrichten

Die Reinigung und das Abladen nehmen zwei Tage in Anspruch. Sind der Anhängerzug und die drei Zugmaschinen weggestellt, alles gereinigt und das Material am richtigen Platz deponiert, geht es für uns zum Flughafen, um nach Hause zu fliegen. Inzwischen ist es Mittwochnachmittag und bereits am Samstag reist eine achtköpfige Fahrergruppe wieder zum Rennplatz zurück.

Am frühen Samstag fahren wir in Fahrgemeinschaften nach Hinwil. Ein Taxi bringt uns zum Flughafen Kloten und wir reisen wieder zurück auf die Rennstrecke. Der Samstag ist dabei relativ gemütlich, trotzdem gehen wir beizeiten schlafen. Auch der Sonntag ist noch zum Ausruhen da, aber sobald am Sonntagnachmittag das Rennen vorbei ist, beginnt für uns die Arbeit von neuem.

Eine unglaubliche Atmosphäre

Spannung liegt in der Luft. Die unzähligen Fans belagern die Zäune rund um die gesamte Rennstrecke. Diese Atmosphäre ist äusserst beeindruckend. Rund um die Box spürt man die Anspannung, Konzentration der Mechaniker und der Verantwortlichen. Fahren Gabriel und Nico dann noch Punkte ein, ist die Freude im gesamten Sauber-Team vor Ort unermesslich. Doch schon kurz nach dem Rennen beginnt mit grossem Eifer der Abbau der gesamten Infrastruktur. Jeder hilft mit und trägt dazu bei, dass die Ware so schnell wie möglich in den Lastwagen verstaut wird um dann den Weg nach Hinwil oder direkt zur nächsten Rennstrecke unter die Räder zu nehmen.

Alles ist fast im Minutentakt festgelegt

Die Sattelzugmaschinen dürfen gegen 20 Uhr auf das Gelände fahren. So können wir gegen 21 Uhr bereits Richtung nächstes Ziel losfahren. Diese dauert oft die ganze Nacht und den kommenden Morgen. Wer nicht fährt, versucht im Bett des fahrenden Lastwagens ein Runde zu schlafen, um dann später den Kollegen abzulösen. Fahren wir nach Hinwil, werden die Fahrzeuge erst gereinigt und betankt, bevor wir in der Sauber-Halle parken. Die Mitarbeiter des Werkes warten bereits auf unsere Ankunft, entladen sogleich die Lastwagen und bringen die Rennwagen sowie alle Ersatzteile in die verschiedenen Abteilungen. Langsam fällt die letzte Anspannung weg und man spürt die aufkommende Müdigkeit. Aber wir freuen wir uns bereits auf unseren nächsten Einsatz für das Sauber Rennteam.

Mit 13 neuen Scania unterwegs

Seit der vergangenen Rennsaison ist das Sauber Motorsport Team mit 12 Sattelzugmaschinen des Typs Scania 560S A 4x2 sowie einem Scania 560S B 6x2*4 NB Anhängerzug unterwegs. Die Fahrer sind sehr zufrieden mit den Scania Lastwagen. Sie loben vor allem die grosszügigen Platzverhältnisse in der Kabine. «Mir gefallen die schönen und übersichtlichen Armaturen. Lenkrad und Fahrersitz



lassen sich vielseitig und praktisch verstellen, sodass ich richtig gut sitze, mich wohlfühle und entspannt fahren kann», sagt Marco Mittner. Reto Casty ergänzt: «Ich bin zuvor noch nie mit einem so leisen, kraftvollen und sparsamen Lastwagen gefahren. Der Kraftstoffverbrauch ist unglaublich tief. Der Scania ist einfach nur top! »

Hohe Zuverlässigkeit ist ein Muss

Bei Sauber ist man angewiesen auf zuverlässige Lastwagen. Bis jetzt seien keine nennenswerten Probleme bei den Fahrzeugen aufgetreten. «Einmal musste eine kleine Reparatur an einem Fahrzeug vorgenommen werden, dies hat aber bestens funktioniert. Das Scania Servicenetz hält was es verspricht», meint Casty. Gute Vorbereitungen für die Fahrt sind aber sehr wichtig, damit grössere Zeitverluste durch grosses Verkehrsaufkommen und Probleme am Zoll so weit wie möglich vermieden werden können.

Komfort, Laufruhe und aktive Sicherheit

Der hohe Komfort des Scania hilft den Fahrern während der Fahrt mit dem extrem ruhigen und kraftvollen Antriebsstrang. Rückspiegel und sämtlich aktive und passive Assistenzsysteme tragen jederzeit zu einer sicheren Fahrt bei, sind sich die Sauber Chauffeure einig. Einzig das Navigationssystem scheint etwas veraltet zu sein und ist ab und zu etwas verwirrend, sodass sich Mittner eine zusätzliche Navigation für das Mobiltelefon gekauft hat. «Für Irrfahrten bleibt uns keine Zeit», meint er augenzwinkernd. Dafür gefallen der effiziente Retarder, die vielen Staufächer, die Bedienung des Lichts in der Tür und die vielen weiteren Menüfunktionen. Casty ergänzt: «Beim Scania ist jeder Schalter am richtigen Ort platziert».

Kein Rennen ist gleich wie das andere

«Um die Logistik in der Formel 1 verstehen zu können, braucht man mindestens zwei Jahre, da die Gegebenheiten von Rennen zu Rennen unterschiedlich sind und sich dadurch die Abläufe im Hintergrund ebenfalls nicht Gleichen. Vor allem betrifft dies die Übersee-Rennen und die Luftfracht mitsamt möglichen Nachlieferungen. Es ist für mich auch nach 24 Jahren nach wie vor beeindruckend, was es alles braucht, damit ein F1 Rennen gefahren werden kann. Es ist gewaltig, wie viel Infrastruktur da immer unterwegs ist», sagt Reto Casty, «Wir Fahrer sind nur ein kleiner Teil des Ganzen, aber auch unser Beitrag ist sehr wichtig. Mit Scania haben wir einen zuverlässigen Partner und bei allen Fahrern spürt man die Fahrfreude. »

Nachhaltigkeit ist auch in der Formel 1 ein Thema

Nachhaltigkeit gewinnt in der Formel 1 zunehmend an Bedeutung. Als Sport hat sich die Formel 1 klar zum Ziel bekannt, bis 2030 Net Zero zu erreichen. Die Kraftstoffeffizienz unserer Scania-Flotte leistet hierzu einen ersten wichtigen Beitrag.

Für Scania Schweiz AG unterwegs: Rahel Cathomas



Unterwegs zur nächsten Rennstrecke. Selbst die Einfahrt ins Paddock muss geplant und koordiniert werden.



Letzte Vorbereitungen laufend.



Im Paddock ist es noch menschenleer.



Und los geht's zum nächsten Rennen in Europa.

Weitere Informationen erhalten Sie von:

Tobias Schönenberger, Senior Marketing Advisor

Telefon: 044 800 13 64, E-Mail: tobias.schoenenberger@scania.com

Manuel Manser, Leiter Marketing & Kommunikation

Telefon: 044 800 14 85, E-Mail: manuel.manser@scania.com



Scania ist ein weltweit führender Anbieter von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden treiben wir den Übergang zu einem nachhaltigen Transportsystem voran. 2024 lieferten wir 96'443 Lkw, 5'625 Busse und 11'170 Industrie- und Schiffsmotoren an unsere Kunden aus. Der Nettoumsatz belief sich auf mehr als 216 Milliarden SEK, wovon über 20 Prozent auf den Service entfielen. Scania wurde 1891 gegründet, ist in mehr als 100 Ländern tätig und beschäftigt fast 59'000 Mitarbeiter. Forschung und Entwicklung werden weltweit betrieben, wobei unser Hauptstandort in Södertälje, Schweden, liegt. Die Produktion findet in Europa und Lateinamerika statt, mit regionalen Produktzentren in Afrika und Asien. Scania ist Teil der TRATON GROUP. Weitere Informationen finden Sie unter: www.scania.com.