

Communiqué de presse



15 décembre 2025

Formule 1 avec Scania

Depuis l'année dernière, l'écurie Stake F1 Team KICK Sauber, aussi connue sous le nom de Sauber F1 Team, se rend aux courses européennes avec des camions Scania. Au total, 13 Scania 560S assurent un transport sûr et fiable vers les différents circuits à travers l'Europe.

En 1970, Peter Sauber fonde la société Sauber AG à Hinwil et la voiture de course «C1» remporte la même année le championnat suisse des voitures de sport. En 1993, Sauber fait ses débuts en Formule 1 avec la «C12» et se classe immédiatement 7^e au classement des constructeurs. Aujourd'hui, en 2025, le pilote chevronné Nico Hülkenberg et le vainqueur de la Formule 2 de l'année dernière, Gabriel Bortoleto, courent pour l'équipe Stake F1 Team KICK Sauber. En coulisses, les jalons sont déjà posés pour la transformation en équipe d'usine Audi, qui prendra le relais à partir de 2026. Tout comme Audi, Scania appartient également au groupe Volkswagen via Traton.

En route à travers toute l'Europe

La logistique très complexe de la Formule 1 nécessite des collaborateurs et des véhicules fiables. Une flotte de camions Scania ultramodernes transporte l'ensemble de l'infrastructure sur tous les circuits européens. Les quatre «race trucks», qui transportent les voitures de course, le matériel d'atelier et les pièces de rechange, sont gérés et opérés par Sauber Motorsport à Hinwil.

D'une course à l'autre avec une infrastructure importante

Entre les différentes courses en Europe, on passe souvent directement d'une course à l'autre. Cependant, s'il y a une semaine de pause ou si une course a lieu comme fin juin au Canada, les camions retournent à leur emplacement respectif. Les Scania stationnés en Autriche sont déjà sur place plus d'une semaine avant la course pour commencer le montage des motor-homes, y compris la cuisine et l'infrastructure correspondante. Les garages vides sont divisés en différentes pièces à l'aide de cloisons. Le lundi précédant la course, des véhicules supplémentaires partent de Hinwil pour livrer l'équipement d'atelier, l'électronique et les pièces des voitures de course sur le circuit concerné. Le transport des voitures de Formule 1 proprement dites est effectué par un camion séparé peu avant le week-end de course.

Une logistique particulière

Pour les courses hors d'Europe, des partenaires logistiques externes transportent tout le matériel vers l'aéroport de Malpensa à Milan, où il est acheminé jusqu'à l'aéroport de destination avec le matériel des autres équipes par avion de transport. Pour ces courses, DHL se charge de la coordination et du transport vers le circuit et du retour. Parallèlement aux quelque 35 tonnes de fret aérien, on achemine sept kits de fret maritime vers les destinations outre-mer, composés chacun de conteneurs de quarante pieds.

Une équipe de 20 chauffeurs routiers à Hinwil



Pour les neuf courses européennes, une équipe de 20 chauffeurs est à disposition à Hinwil pour conduire les quatre tracteurs routiers Scania vers leur prochain lieu d'intervention. Reto Casty, qui travaille pour Sauber depuis 24 ans, est responsable de l'équipe de chauffeurs. Il planifie et coordonne toutes les missions de l'ensemble de l'équipe.

La journée type de Rahel en tant que conductrice Sauber Scania

Selon le circuit, nous partons tôt le lundi matin. Lorsque les trajets sont longs et que les temps de conduite sont importants, nous roulons en double équipage. Nous formons déjà une équipe bien rodée, dans laquelle les nouveaux chauffeurs s'intègrent rapidement, car ils sont immédiatement pris sous l'aile d'un chauffeur expérimenté. Mais eux aussi sont sous pression jusqu'à ce que la frontière suisse soit franchie. Selon la file d'attente aux douanes, le dédouanement peut prendre beaucoup de temps et demander beaucoup de patience. Comme les camions transportent de nombreuses pièces, il faut également beaucoup de carnets A.T.A. (= exportation/importation temporaire), c'est-à-dire des documents douaniers pour l'exportation et la réimportation de la Suisse vers l'UE et vice-versa. Si quelque chose a été oublié ou n'est pas tamponné, cela peut causer de gros problèmes et une perte de temps encore plus importante au bureau de douane suivant. Tout doit donc toujours être déclaré avec précision et, malgré la pression du temps, nous ne devons pas nous laisser déconcentrer lorsque nous faisons la queue au guichet douanier.

La pression disparaît et le plaisir commence

Une fois la frontière franchie, une certaine pression disparaît et nous pouvons profiter du trajet sur les autoroutes et les routes étrangères. Malheureusement, nous n'avons pas le temps de profiter de la diversité des régions. Hormis les pauses légales, les ravitaillements en carburant ou les changements de conducteur, il faut toujours garder l'objectif en vue. Les équipes de conducteurs se font confiance, ce qui permet au copilote de faire une «sieste» sur le lit spacieux et confortable de la cabine Scania. Bien sûr, il faut aussi garder un œil sur la situation actuelle du trafic. Nous voulons arriver à destination par le chemin le plus rapide, sans faire de détours. Mais cela n'est pas toujours possible. Si nous roulons pendant la journée, il y a des embouteillages autour des villes. Si nous roulons de nuit, nous devons nous attendre à des fermetures dues à des travaux.

Une planification minutieuse

Avant de nous rendre sur le circuit, Reto Casty nous a déjà envoyé un lien vers une station de lavage à proximité. Les Scania blancs avec leurs semi-remorques de course carénées et le train routier doivent toujours donner une impression de propreté. Le nom «Sauber» (propre) engage! Tout au long du trajet, mais surtout à proximité du circuit, beaucoup de gens nous saluent et klaxonnent. Les fans voient tout et se tiennent déjà à l'entrée du circuit plusieurs jours avant la course. Ils filment et photographient tout et tout le monde. Beaucoup nous demandent si nous avons une casquette pour eux. Nous répondons toujours par la négative; sinon nous devrions emporter un nombre infini de casquettes.

Dernière coordination avant l'entrée

Marco Mittner, qui travaille pour Sauber depuis 2017 et participe désormais à toutes les courses européennes, a déjà téléphoné à nos chefs sur place et convenu quel camion serait déchargé en premier et où. Sur certains circuits, comme celui de



Zandvoort, l'espace est très restreint et il faut être particulièrement bien organisé et coordonné. Une fois les semi-remorques correctement positionnées derrière le stand, elles sont dételées et les tracteurs sont garés, généralement à l'extérieur du circuit. Pendant que nous aidons au déchargement et nettoyons toutes les surfaces des semi-remorques, Reto Casty et son accompagnateur sont en route vers le circuit avec les voitures de course. Marco Mittner les a déjà informés des éventuels chantiers et autres détails importants concernant l'itinéraire.

Deux jours pour le déchargement, le nettoyage et l'installation

Le nettoyage et le déchargement prennent deux jours. Une fois le train routier et les trois tracteurs rangés, tout nettoyé et le matériel déposé au bon endroit, nous nous rendons à l'aéroport pour rentrer chez nous. Nous sommes désormais mercredi après-midi et dès samedi, un groupe de huit pilotes retournera sur le circuit.

Tôt le samedi matin, nous nous rendons à Hinwil en covoiturage. Un taxi nous conduit à l'aéroport de Kloten et nous retournons au circuit. Le samedi est relativement tranquille, mais nous allons nous coucher tôt. Le dimanche est également consacré au repos, mais dès que la course est terminée le dimanche après-midi, le travail recommence.

Une ambiance incroyable

La tension est palpable. Les innombrables fans assiègent les clôtures tout autour du circuit. Cette ambiance est extrêmement impressionnante. Autour des stands, on ressent la tension et la concentration des mécaniciens et des responsables. Lorsque Gabriel et Nico marquent des points, la joie est immense dans toute l'équipe Sauber présente sur place. Mais peu après la course, le démontage de toute l'infrastructure commence avec beaucoup d'ardeur. Tout le monde aide et contribue à charger le matériel dans le camion le plus rapidement possible afin de prendre la route vers Hinwil ou directement vers le prochain circuit.

Tout est planifié à la minute près

Les semi-remorques sont autorisées à entrer sur le site vers 20 heures. Nous pouvons ainsi partir vers 21 heures pour prendre la route vers notre prochaine destination. Le trajet dure souvent toute la nuit et une partie de la matinée suivante. Ceux qui ne conduisent pas essaient de dormir un peu dans la couchette du camion, avant de prendre la relève de leurs collègues. Lorsque nous nous rendons à Hinwil, les véhicules sont d'abord nettoyés et ravitaillés en carburant avant d'être garés dans le hangar Sauber. Les employés de l'usine attendent déjà notre arrivée, déchargent immédiatement les camions et transportent les voitures de course ainsi que toutes les pièces de rechange vers les différents départements. Lentement, la dernière tension disparaît et la fatigue commence à se faire sentir. Mais nous nous réjouissons déjà de notre prochaine mission pour l'équipe de course Sauber.

En route avec 13 nouveaux Scania

Depuis la saison dernière, l'écurie Sauber utilise 12 tracteurs routiers Scania 560S A 4x2 et un camion remorque Scania 560S B 6x2*4 NB. Les chauffeurs sont très satisfaits des camions Scania. Ils apprécient particulièrement l'espace généreux dans la cabine. «J'aime les beaux tableaux de bord clairs. Le volant et le siège conducteur sont réglables de manière polyvalente et pratique, ce qui me permet d'être bien assis, de me sentir à l'aise et de conduire de manière détendue», explique



Marco Mittner. Reto Casty ajoute: «Je n'ai jamais conduit de camion aussi silencieux, puissant et économique. La consommation de carburant est incroyablement faible. Le Scania est tout simplement génial!»

Une fiabilité élevée est indispensable

Chez Sauber, on a besoin de camions fiables. Jusqu'à présent, aucun problème notable n'est survenu avec les véhicules. «Une fois, une petite réparation a dû être effectuée sur un véhicule, mais tout s'est très bien passé. Le réseau de service Scania tient ses promesses», estime Casty. Il est toutefois très important de bien préparer le trajet afin d'éviter autant que possible les pertes de temps importantes dues à un trafic dense et à des problèmes à la douane.

Confort, douceur de marche et sécurité active

Le confort élevé du Scania aide les chauffeurs pendant le trajet grâce à sa chaîne cinématique extrêmement silencieuse et puissante. Les rétroviseurs et tous les systèmes d'assistance actifs et passifs contribuent à une conduite sûre à tout moment, comme le confirment les chauffeurs de Sauber. Seul le système de navigation semble quelque peu obsolète et prête parfois à confusion, si bien que Mittner a acheté un système de navigation supplémentaire pour son téléphone portable. «Nous n'avons pas le temps de nous perdre», dit-il avec un clin d'œil. En revanche, le ralentisseur efficace, les nombreux compartiments de rangement, la commande de l'éclairage dans la porte et les nombreuses autres fonctions du menu sont très appréciés. Casty ajoute: «Sur le Scania, chaque interrupteur est placé au bon endroit.»

Aucune course ne ressemble à une autre

«Il faut au moins deux ans pour comprendre la logistique en Formule 1, car les conditions varient d'une course à l'autre et les processus en arrière-plan ne sont donc pas les mêmes. Cela concerne notamment les courses outre-mer et le fret aérien, y compris les livraisons supplémentaires éventuelles. Même après 24 ans, je reste impressionné par tout ce qu'il faut pour organiser une course de F1. On déplace à chaque fois une infrastructure énorme», explique Reto Casty. «Nous, les conducteurs, ne sommes qu'une petite partie de l'ensemble, mais notre contribution est également très importante. Avec Scania, nous avons un partenaire fiable et tous les chauffeurs ont le plaisir de conduire.»

La durabilité est également un sujet important en Formule 1

La durabilité prend de plus en plus d'importance en Formule 1. En tant que sport, la Formule 1 s'est clairement fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2030. L'efficacité énergétique de notre flotte Scania apporte une première contribution importante à cet objectif.

En route pour Scania Suisse SA: Rahel Cathomas



En route vers le prochain circuit. Même l'entrée dans le paddock doit être planifiée et coordonnée.



Derniers préparatifs en cours.



Le paddock est encore désert.



Et c'est parti pour la prochaine course en Europe.

De plus amples informations peuvent être obtenues auprès de:

Tobias Schönenberger, Senior Marketing Advisor

Téléphone: 044 800 13 64, e-mail: tobias.schoenenberger@scania.com

Manuel Manser, Responsable Marketing & Communication

Téléphone: 044 800 14 85, e-mail: manuel.manser@scania.com



Scania compte parmi les premiers fournisseurs mondiaux de solutions de transport. En coopération avec nos partenaires et notre clientèle, nous nous engageons à faire avancer la transition vers un système de transport durable. En 2024, nous avons livré 96'443 camions, 5'626 autobus et 11'170 moteurs industriels et marins à nos clients, réalisant ainsi un chiffre d'affaires de plus de 216 milliards de SEK, dont environ 20 pour cent proviennent des prestations de service. Fondée en 1891, l'entreprise Scania compte actuellement quelque 59'000 collaborateurs dans une bonne centaine de pays. Les activités de recherche et de développement sont menées dans le monde entier, notre site principal étant situé à Södertälje, en Suède. La production a lieu en Europe et en Amérique du Sud, avec des sites de production régionaux en Afrique et en Asie. Scania fait partie de TRATON GROUP. Vous trouverez des informations supplémentaires sur www.scania.com.