

# F1-Service: 24 Stunden, 365 Tage

## KRAFTHAND im Gespräch mit Franz Tost und Sebastien Buemi

Die Service-Crews in der Formel 1 agieren hauptsächlich im Verborgenen. Grund genug, sich in der Box der Scuderia Toro-Rosso umzusehen und mit Teamchef Tost und Fahrer Buemi über die Rolle der F1-Mechaniker zu sprechen.

**W**er als Service-Mann in der Königsklasse des Rennsports arbeitet, kann sich glücklich schätzen: Das Hightech- beziehungsweise Racing-Umfeld und die wechselnden internationalen Austragungsorte machen das Berufsbild ‚Rennsportmechaniker‘ per se sehr attraktiv. Welche Voraussetzungen sollte man mitbringen, wie sieht das Tagesgeschäft wirklich aus und wie interessant ist die Tätigkeit finanziell?

*Herr Tost, was muss ich für Voraussetzungen mitbringen, um bei der Scuderia Toro-Rosso als Team-Mechaniker anzufangen?*

Im Grunde müssen Sie erst mal bereit sein, 24 Stunden und 365 Tage im Jahr zu arbeiten – das ist Grundvoraussetzung. Dazu kommt die entsprechende Begeisterung, was den Motorsport angeht und natürlich die fachliche Qualifikation.

*Wie sieht der Einstieg aus?*

Es gibt zwei Möglichkeiten: Sehr häufig fangen Mechaniker in unteren Rennklassen an – im Kartsport, in der Formel-BMW, der Formel-Ford oder beispielsweise der Formel 3. So arbeiten sie sich stufenweise nach oben und landen irgendwann in der Formel 1. Aber auch Mechaniker mit anderem

**„Warm-up“:** Die Service-Crew arbeitet ‚Hand in Hand‘. Bild: Peter Fox / Getty Images





## Zur Person: Franz Tost

Franz Tost wurde am 20.01.1956 in Trins, Österreich, geboren. Tost war Rennfahrer in der Formel-Ford und gewann 1983 die österreichische Formel-Ford-Meisterschaft. Später studierte er in Innsbruck Sportmanagement und arbeitete erst bei der Walter-Lechner-Racing-School, dann als Teammanager bei EUFRA-Racing und beim Formel-3-Team von Willi Weber. Von 2000 bis 2005 war er Operations-Manager bei BMW-Motorsport. Danach wechselte Tost als Teamchef zum neu gegründeten Formel-1-Team Toro-Rosso.

**RB-Energy-Station:** Georg Blenk im Gespräch mit Franz Tost, Teamchef der Scuderia Toro-Rosso. Bild: Marmé

Werdegang haben durchaus eine Chance. Sie beginnen nach dem Einstieg beispielsweise im Lager, bringen später Teile ans Auto und irgendwann dürfen sie selbst am Fahrzeug Hand anlegen.

**In der modernen Werkstatt sind Allrounder gefragt mit breit angelegtem Fachwissen, was die Fahrzeugtechnik angeht. Wie sieht es in der Formel 1 aus?**

Ein F1-Mechaniker muss das komplette Fahrzeug perfekt kennen und verstehen. Im Tagesgeschäft hat jedoch jeder sein Spezialgebiet: Wir haben Spezialisten für Reifen, für die Hinter- und Vorderradaufhängung, fürs Getriebe, den Motor, die Elektrik et cetera. Je zwei Mechaniker sind für eine einzelne Komponente zuständig. Was den Verantwortungsbereich betrifft, bleibt man erstmal bei einer Baugruppe haften, da die Teile sehr komplex sind und äußerste Präzision beim Zusammenbau erfordern. Die Arbeitsvorgänge gleichen sich, jeder Handgriff muss exakt definiert sein und passen. Ein Beispiel: Ein Mechaniker gibt mehr Fett an eine Lagerstelle als ein anderer – es kann zum Austritt des Schmiermit-



**Richtig, aufgeräumt:** Sauberkeit am Arbeitsplatz hat höchste Priorität. Bild: Blenk

tels kommen und im unglücklichsten Fall sogar zum Rennausfall.

**Sebastian, wie sieht die Kommunikation mit den Mechanikern aus?**

Ich bin sehr oft in Faenza und spreche mittlerweile sehr gut Italienisch. Das erleichtert die Kommunikation auch mit der Service-Crew – wir kennen uns natürlich alle. Als Fahrer tragen wir zudem auch Verantwortung, was die Motivation des Service-Teams angeht.

**Wie wichtig sind die Service-Crew, das Auto, der Fahrer?**

Es kommt auf das Komplettpaket an. Die Fahrer in der Formel 1 sind alle gut – niemand verliert einfach so mal drei Sekunden. Er kann natürlich ausschlaggebend sein, das Auto macht aber im Prinzip erstmal den Unterschied. Da wir das Fahrzeug permanent verbessern und neue Teile ausprobieren, sind die Ingenieure und Mechaniker besonders gefordert.



**Schaltzentrale:** In der Mitte der Box werden unter anderem Fahrzeugdaten aufgenommen, gespeichert und ausgewertet. Bild: Blenk

*Wie sensibel gegenüber der Technik bist Du selbst im Laufe der Zeit geworden?*

Ich sage den Ingenieuren, was das Auto macht – zum Beispiel wenn es untersteuert. Sie arbeiten dann an einer besseren Lösung. Wir müssen uns natürlich gut verstehen. Das Feeling für das Auto und füreinander wird nach jedem Test und Rennen besser und besser.

*Hast Du Dich schon mal über Deine Crew geärgert?*

Natürlich, ab und zu ist es für mich auch schwierig, aber die Crew ärgert sich auch über mich, wenn ich einen Fahrfehler mache. Die Basis der Zusammenarbeit ist gegenseitiger Respekt – jeder versucht immer sein Bestes zu geben.



**Weiterentwicklung:** „Da wir am Fahrzeug permanent neue Teile ausprobieren, sind die Ingenieure und Mechaniker besonders gefordert“, erzählt Sebastian Buemi. Bild: Marmé

## Zur Person: Sebastian Buemi

Sebastian Buemi wurde am 31.10.1988 in Aigle, Schweiz, geboren. Bereits im Alter von sechs Jahren fuhr er erste Kartrennen. Er gewann 2002 die europäische Vizemeisterschaft der Kartjunioren. 2004 wechselte Buemi in den Formelsport und trat in der deutschen Formel-BMW-Serie an. Im Folgejahr wurde er Vizemeister der Formel-BMW, woraufhin ihn der Getränkehersteller Red Bull in sein Juniorprogramm aufnahm. 2006 stieg er in die Formel-3-Euroserie auf. 2007 trat er mit dem Mücke-Motorsport-Team als einer der Titelfavoriten der F-3-Euroserie an, verlor den Titel nur knapp. 2008 stieg Buemi wiederum auf und wechselte in die GP2-Serie, wo er für das Team ‚Arden-International‘ antrat. Im Winter 2008/09 suchte das Red-Bull-Schwesterteam Toro-Rosso nach Ersatz für Sebastian Vettel. Der Red-Bull-Junior Buemi erhielt somit einen Vertrag als Stammfahrer für 2009.

*Herr Tost, wie sehen eigentlich die Verdienstmöglichkeiten aus?*

Die Rennmechaniker in der Formel 1 verdienen gegenüber den Werkstattleuten draußen sicherlich etwas besser. So kommen beispielsweise Taggelder, Spesenzuschüsse et cetera zum Grundgehalt dazu. Im Endeffekt dürften es am Ende des Jahres rund 25 Prozent mehr sein als bei einem herkömmlichen Mechaniker. Sie sind also sicherlich nicht überbezahlt, für ihren Job je-

Anzeige

**Kompressoren neu-überholt**

**AIR CONTROL**

Aircontrol GmbH  
Tel. 0 28 23/9 35 00 · www.aircontrol.nl

doch aus meiner Sicht durchaus angemessen.

**Wann würden Sie einen Mechaniker vor die Tür setzen?**

Wenn er häufig Fehler produziert. Doch wir sind alles Menschen und jeder macht mal einen Fehler. Kommt er einmal vor, wird analysiert, an was es lag. Kommt er ein zweites Mal vor – na ja, je nach Tragweite drücken wir schon noch ein Auge zu. Passiert derselbe Fehler jedoch ein drittes Mal wird es schwierig. Dies betrifft natürlich rein handwerklich/mechanische Punkte. Ansonsten steht die Disziplin ganz oben. Wenn die nicht gewährleistet ist – zum Beispiel, es erscheint jemand ange-trunken – schicken wir ihn sofort nach Hause. Letztendlich geht es um die Sicherheit des Fahrers.

*Die Gespräche mit Franz Tost und Sebastien Buemi führte Georg Blenk*



**„Ready to race“:** Der „STR4“, angetrieben von einem Ferrari V8, Typ-056, (2,4 l Hubraum und maximal 18.000/min) kurz vor dem nächsten Trainingslauf. Bild: Blenk

## Passgenauigkeit? Für uns ganz natürlich!



[www.herthundbuss.com](http://www.herthundbuss.com)

**HERTH+BUSS**  
ELPARTS

**HERTH+BUSS**  
JAKOPARTS

**HERTH+BUSS**  
HEAVYPARTS

**HERTH+BUSS**

Warum wir so gut zu Ihnen passen?  
Herth+Buss Jakoparts ist die Nr. 1 für japanische und koreanische Pkw, Herth+Buss Elparts ist der Spezialist für Autoelektrik und Herth+Buss Heavyparts bietet für alle Schwergewichte ein umfassendes Programm von hochwertigen NFZ-Ersatzteilen. Unsere Produkte erhalten Sie deutschlandweit bei allen namhaften Autoteile-Großhändlern.

**Passt immer!**