

# SCHNELL, MANN!



FIA  
EUROPEAN  
HILL CLIMB  
CHAMPIONSHIP



Josef Mächler  
Maschinenbau

sanitär-service.ch

**B.f.B. AG**  
Ihr Spezialist für Bauchemie  
B. Kneubühler Matten 12 8363 Fürstent  
www.bfbag.com Tel. +41(0)41(0)3 81 53

**An Bergrennen lernt man die Schweiz kennen  
und lieben. Unterwegs mit Roger Schnellmann, einer  
Gmüetsmoore, die in drei Sekunden auf 100 ist.**

**Von Christian Schmidt  
Bilder Noë Flum**



Die vier von der Tankstelle (von links):  
Res Ziegler (Chefmechaniker), Guido Schnellmann (Teambetreuer),  
Roger Schnellmann (Fahrer), Nina Fleischmann (Administration).

ARTS

mann-racing.ch

BELL

Sabett



Der Startmann hält das Schweizerfähnchen knapp vor Roger Schnellmanns Mitsubishi «Evo», als sei das Rennauto der Stier und er der Torero. Als wolle er den Mitsubishi reizen. Ist aber nicht nötig. Damit ihm der Motor nicht abstirbt, spielt Schnellmann mit dem Gas, das tönt böse, und er selbst braucht auch kein zusätzliches Adrenalin, der Puls ist bei 150, vielleicht auch darüber.

Dann hebt der Starter die Fahne, Roger Schnellmann packt das Lenkrad. Bergrennen in Oberhallau, Kanton Schaffhausen, 30. August 2015. Die Strecke ist drei Kilometer lang, die Autos fahren einzeln. Es gewinnt, wer am schnellsten im Ziel ist. Schnellmann hat die Startelektronik aktiviert, damit die Räder nicht durchdrehen. Weil: Gummi am Start lassen bringt nichts. Das Publikum hat zwar Freude, wenn es raucht und quietscht, aber der Evo bleibt dann stehen, anstatt in etwas mehr als drei Sekunden auf 100 und nach ein paar weiteren Sekunden auf das Doppelte beschleunigt zu haben. Maximum irgendwo bei 300.

Das Auto kracht davon. Und zeigt sein Heck mit einem Kleber, wie er auf landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu sehen ist: Höchstgeschwindigkeit «25 km/h». Diesen Humor hat ausser Schnellmann keiner im Feld.

Roger Schnellmann ist dreissig, unter der Woche Maurer, Tagwache 04:55. Er hat die gleichen O-Beine wie der Vater. Auf der Homepage seines Schnellmann Racing Teams deklariert er deutlich seine Nationalität – «Schweizer» –, also kann er auch die Nationalhymne auswendig, er wählt SVP, und er hat die angenehme Angewohnheit, erst zu reden, wenn er ausführlich nachgedacht hat. Auch das hat er vom Vater.

Aufgewachsen ist Schnellmann an der Sonnenriedstrasse Nummer 3 in Wangen, Kanton Schwyz. Jetzt wohnt er an derselben Strasse in der Nummer 6, zusammen mit seiner Freundin Nina Fleischmann und drei Meersäuli, Parterre, sauber getrimmter Rasen. Nina war das Nachbarskind, zu Hause Sonnenriedstrasse Nr. 5. «Weshalb weit suchen, wenn das Schöne so nahe ist?», findet der Rennfahrer. Zur Arbeit fährt er in einem Škoda Fabia, als Occasion gekauft, von dem er nicht weiss, wie viel PS oder Kubik er hat. Bussen? Keine. Zum Schnellfahrer wird er nur am Wochenende. Dann tauscht er den Škoda gegen den Mitsubishi Lancer Evolution VIII. Und damit ist er richtig schnell, also «der schnelle Schnellmann», ein Kalauer, den sich kein Speaker an den Austragungsorten der Bergrennen, es sind neun pro Jahr, entgehen lässt. Die Schweizermeisterschaften hat er zwar noch nie gewonnen, aber in den vergangenen Jahren wurde er in seiner Kategorie Fünfter, Dritter und Zweiter, und in diesem Jahr mischt er wieder ganz vorne mit. Zu Beginn seiner Karriere behielt er alle Pokale, bald einmal reduzierte er die Sammlung auf die ersten Plätze, inzwischen trägt er nur noch jene nach Hause, die ihm etwas bedeuten.

Seit diesem Frühling ist sein Auto noch schneller. Einen Winter lang haben seine Mechaniker und er geschlüsselt, das heisst daran gearbeitet, fünf Abende pro Woche, weshalb sich Nina die Meersäuli zulegte, gegen die Einsamkeit. Schnellmann und die Kollegen haben alles ausgebaut, was Gewicht hat und also Geschwindigkeit kostet: das gesamte Interieur bis auf den Fahrersitz, alle Verkleidungen, alle unnötigen Ar-



maturen. Die Benzinmenge im Tank misst er nun mit einem Klappmeter. Geblieben ist ein Schaltpult wie in einer Weltraumrakete: «Pumpe 1», «Pumpe 2», «Heizung L», «Heizung R», «ALS», «Zündung», »Start». Sogar die überstehenden Enden der Schraubengewinde haben die Mechaniker abgesägt. Alle, das heisst: Hunderte. Einzig die Bremslichter sind noch da, weil vorgeschrieben, in Schnellmanns Augen nur Ballast, aber wenn es das Reglement so will, dann hält er sich daran. Gesamthaft betrachtet, erinnert der Evo nun an ein abgenagtes Skelett mit einer Haut aus Kohlefaser, dazu unter der Haube ein Aggregat mit 530 Pferdestärken. Und der Fahrer selbst hat noch zehn Kilo Gewicht reduziert, im Fitnessstudio abgespeckt. Die Rosskur an Mann und Auto hat sich gelohnt. In Saint-Ursanne, einem der härtesten Rennen, hat er dieses Jahr gleich dreimal gewonnen: Erster über alle Hubraumklassen; Erster bei den Fahrzeugen mit 3001 bis 3500 Kubikzentimetern; dazu schnellster Tourenwagen insgesamt.

«Diä huärä Büchs,» nennt der Pilot den Evo, eigentlich eine Liebeserklärung, obwohl er das bestreitet. Auch der zweite Kosenamen für das Auto – «Bergmonster» – habe nichts mit Gefühlen zu tun. Unter Bergmonster ist alles zu verstehen, was über Passstrassen rast, Feuer speit und Krach macht. 110 Dezibel sind gestattet, das heisst Lärm an der Schmerzgrenze. Bei der technischen Wagenabnahme brachte er es schon auf 109,9, was den Funktionär etwas verwirrte. Nur ein Dutzend Autos in der Schweiz verdienen diese Bezeichnung, sagt der

Rennfahrer. Darunter seines. Deshalb ist er doch ein bisschen verliebt in den Evo. Das zeigt sich etwa, wenn das Auto auf dem Prüfstand Vollgas läuft. Schnellmann, für einmal nicht selbst im Cockpit, kann beobachten, wie aus dem Auspuff die Flammen schiessen. Das gefällt ihm.

Es sind 20 000 Zuschauer, die an diesem Sonntag in Oberhallau zuschauen. Eintritt 25 Franken, Programmheft inbegriffen, für Kinder gratis. Sie kommen früh, mit Campingstühlen, Sonnenschirmen und gefüllter Kühlbox, bereit für einen entspannten Tag am Strassenrand. Alle dreissig Sekunden dröhnt ein Auto vorbei, insgesamt sind es 250, unterbrochen vom Gottesdienst – in dieser Zeit gilt «Motorenruhe». Zwischen den einzelnen Kategorien gibt es Showeinlagen – Driftcars, Seifenkisten, den Renntruck von Villiger. Die fahrende Stumpenwerbung erhält am meisten Beachtung. Auf dem Dach thronen ein paar Boxenluder, langhaarig, glänzende Stretchdresses, der Reissverschluss offen bis zum Bauchnabel. Eine ist sogar dunkelhäutig und macht damit bewusst, was sonst kaum aufgefallen wäre: Bergrennen sind eine nationale Angelegenheit, wir sind unter uns, und so ist der Sonntagsausflug auch ein politikfreier und somit sorgenfreier Raum.

Am meisten Zuschauer sitzen in der «Tarzan»-Kurve, so genannt, weil ein Bauernsohn hier einst Heftli aus dieser Reihe gelesen haben soll. In der Haarnadel kracht es am häufigsten. Natürlich will niemand einen Unfall mit Rettungshelikoptereinsatz sehen, aber gegen einen Dreher, «einen Surri», wie der Speaker sagt, ist nichts einzuwenden. Auch ein Blechschaden ist spannend. Oder ein kleiner Motorenbrand. Solche Einlagen werden mit Pfiffen und Lachern quittiert, sie sind Teil

des Geschäfts. Die Rennfahrer sind hier, um zu riskieren und damit zu unterhalten. Den Dank für ihren Einsatz ernten sie, wenn sie nach dem Lauf vom Ziel zurück zum Start rollen. Es gibt in jeder Kurve Applaus. Schnellmann öffnet dann das Seitenfenster und verdankt die Huldigung mit einem Winken wie die Queen in der Kutsche.

Der Applaus ist der ganze Lohn. Auch wenn Schnellmann zuoberst auf dem Podest steht, gibt es zum Blumenstrauss selten mehr als 50 oder 100 Franken. Das reicht für das Benzin eines Renntags, zwanzig Liter für drei Läufe, umgerechnet etwas mehr als ein Liter pro Kilometer. Allein die Teilnahme kostet mehrere Hundert Franken. Zwar hat er ein paar Sponsoren, deren Logos kleben auf seinem Auto – «Gasthaus Kapellhof Tuggen», «Beat Tobler Mechanische Werkstatt Tuggen», «Siegfried Bau AG Oberengstringen», «Pneu Schätti Siebnen» –, ihnen allen dankt Schnellmann, da kommt etwas zusammen, aber viel ist es nicht. Er könnte daher noch mehr Gönnern gebrauchen oder noch lieber einen grossen. Etwa Red Bull. Aber auf die Anfrage kamen als Antwort nur zwei 24er-Packungen der blauen Dosen. Folglich bleibt der grösste Teil der Auslagen an Schnellmann hängen, also «hinten rechts», er klopft auf sein Gesäss. Wie viel ist es übers Jahr? Da muss er Nina Fleischmann fragen, seine Finanzministerin, einst Coiffeuse, heute stellvertretende Leiterin Kundendienst in den Elektrizitätswerken des Bezirks Höfe, Hobby Turnverein Wangen, Nationalität gemäss Webseite ebenfalls: «Schweizerin». Fleischmann setzt sich hinter ihre Ordner, alle schön angeschrieben, und sagt: So um die 25000 seien es schon. Im Minimum und in einem normalen Jahr. Im vergangenen Winter



Steigern Sie Ihre  
Bekanntheit und  
den Umsatz.

## Direct Marketing. Auch das ist die Post.

Unsere Services rund um den Werbebrief sind auch für Ihr Geschäft ein Gewinn: Sie profitieren von der Konzeption bis zum Response-Management. [post.ch/directmarketing](http://post.ch/directmarketing)

**DIE POST**   
Gelb bewegt.

mit dem Umbau waren es 45 000, und wenn er Schaden macht, wird es noch teurer, ist auch schon vorgekommen. Kostet alles zu viel, zieht sie den Stecker, was Roger akzeptiert, Nina kann sich durchsetzen. Dann ist die Saison zu Ende, und sie sieht ihren Schatz häufiger.

Weshalb ist Schnellmann Rennfahrer geworden? «Aus Leidenschaft». «Der Kick des Adrenalins.» Und: «Ich bin brutal ehrgeizig.» Die Frage, ob sein Hobby einen Sinn hat, stellt er nicht. Hier geht es um Begeisterung, also riskiert er jedes zweite Wochenende sein Leben und bezahlt auch noch dafür.

Basis für diese Leidenschaft sind Geschichten von früher. Mit Andreas «Res» Ziegler, heute Chefmechaniker des Teams, schon damals sein bester Freund, Nationalität: «Schweizer», hat er einst Töffli frisiert. Puch Maxis. Die plombierten Zylinder waren im Nu aufgebohrt. Was sonst noch mehr Tempo brachte, importierten sie aus Italien. Die Hödi liefen nun nicht 30 Kilometer pro Stunde, sondern – «Sollen wir das sagen?», wendet sich Roger an Res, «ist das verjährt?» – bis zu 100 oder noch mehr. Damit preschten sie durch die March. Es kam das erste Auto, ein Mazda 323, später ein Smart. Bis er sich 2005 den Mitsubishi Evo VIII kaufte, laut Werbung in Europa «die Sportwagen-Ikone von Mitsubishi mit den Genen der erfolgreichen Rallye-Modelle», in den USA noch mehr, da wird gleich zu Göttlichem gegriffen: «We didn't just build a car, we started a religion.» Er entschied sich für den Evo, weil das Auto serienmässig viel PS hat und allradgetrieben ist. Aber damit Rennen zu fahren beabsichtigt Schnellmann nicht.

Bis er eines Tages zu einem Slalomwettbewerb fährt, als Zaungast. Nach einem Blick aufs Auto weist ihn der Verkehrs-

kadett nicht auf den Zuschauerparkplatz, sondern ins Fahrerlager. Dort zünden ihn die Piloten an: Mit diesem Auto musst du Rennen fahren. Er lässt sich darauf ein, lizenziert sich und gewinnt sofort 15 von 17 Slalomrennen. Gleichzeitig beginnt er den Evo umzubauen, nicht nur die Karosserie, auch Pleuel, Kolben und Nockenwelle werden verstärkt, dazu kommt das elektronische Frisieren, wofür er regelmässig ins Tessin fährt, zu Olivia Merlini, seiner Tunerin und selbst Rennfahrerin. Olivia beugt sich dann in Tanktop, Hotpants und faszinierend hohen Keilabsätzen über den Motor, schliesst ihren Computer an, schraubt an Ladedruck, Zündung, Einspritzung und holt noch einige zusätzliche PS heraus. Das kann im ganzen Land niemand so gut wie sie.

Zwischen den Rennen steht der Evo in einer Doppelgarage auf einem Bauernhof in Buttikon, also mitten in der March, wo Armeebunker wie Pilze aus dem Boden poppen und die Malaria grassierte, als die Linth noch mehr Sumpf als Fluss war. Heute ist die Krankheit weg, dafür riecht es nach Schweinemast. Der Hof gehört Res Zieglers Eltern, bewacht wird er von einer Strassenmischung namens «Tyson». Über die Garage hat Schnellmann eine Fahne des Kantons Schwyz gehängt, aber nicht die übliche, eine Fantasieflagge: rot-weiss geteilt, in Erinnerung ans Mittelalter, als der Kanton in Innerschwyz und Ausserschwyz getrennt war. Schnellmann möchte in diese Zeit zurück, er ist ein Separatist wie die Béliers im Jura, ein bisschen zumindest, aber das ist eine andere Geschichte.

Die Garage auf dem Bauernhof ist eigentlich zu klein für das Bergmonster. Zu kurz, zu schmal, zu niedrig. Entsprechend fehlt auch der Platz für einen Lift, das macht die Schrauberei

**EXPERTEN ERKENNT MAN AM KAFFEE**

**KAFFEEKOMPETENZ SEIT 1925.**  
Kaffee hat bei uns Tradition: Bereits in den ersten Migros-Verkaufswagen zu finden, gehörte der Kaffee von Anfang an zum Grundsortiment der Migros. Seither liegt uns der Kaffee mit seiner Vielfalt an Aromen besonders am Herzen. So sehr, dass wir ihn auch heute noch selber produzieren. Zum Beispiel Kaffee Caruso, mit dem Sie Tasse für Tasse Italianità erleben. Entdecken Sie unser ganzes Sortiment auf [migros.ch/kaffee](http://migros.ch/kaffee)

**MIGROS**  
Ein M besser.



kompliziert und mühsam. Nicht einmal das Werkzeug ist vollständig, weshalb Schnellmann mit etwas Neid von den Garagen anderer Fahrer spricht: hell erleuchtet, sauber wie ein Operationssaal, Mechaniker im Einheitsdress mit Latexhandschuhen. Aber dann ist der Neid schon wieder weg. Dass er mit diesem bescheidenen Hintergrund schneller ist als finanziell weit besser gestellte Konkurrenten, findet er cool. Bei ihm werden Schrauben nicht im Stundenlohn angezogen, sondern mit Leidenschaft.

Sekunden nach dem Start in Oberhallau verschwindet Schnellmann aus dem Blickfeld. Nur noch der Motor ist zu hören, unterbrochen vom Knallen, wenn er vom Gas geht und unverbranntes Benzin im Auspuff explodiert. Tönt wie ein Maschinengewehr, bemerkt einer im Publikum. In den Minuten vor dem Start hat er nochmals die Details der Rennstrecke memoriert. Er kann sie herunterbeten wie andere Menschen die Strophen eines Gedichts, x-mal geübt, anhand von Videos, aber er schaut sich die Strecke auch selbst an. Ein bis zwei Wochen vor dem Anlass fährt er hin: Wie muss ich in diese Kurve, welches ist die beste Linie, wo drohen Unebenheiten das Auto abzuheben? Und so weiss er: Gleich nach dem Dorfausgang geht es leicht nach links, dann Vollgas den Hang entlang, Rechtskurve, weiter bis zum grossen Baum, beim Reservoir sechzig Grad rechts, anschliessend ein paar kleine Kurven, sehr schnell zu fahren, abbremsen vor der «Tarzan», nun wieder Bodenbrett weiter in die Höhe, nochmals eine Haarnadel, Voll-

gas bis zum «Berghof», dort hart auf die Bremsen, um an der Kreuzung nicht im Acker zu landen, nochmals das Gas durchdrücken bis ins Ziel. Schnellmann braucht 1:21,39. Lässt man Google-Maps die Fahrzeit berechnen, so kommt als Antwort acht Minuten.

Ein Rennwochenende beginnt am Freitag. Quartierbezug, Streckenbesichtigung, Wagenabnahme. Bei der Wagenabnahme wird geprüft, ob das Auto dem Reglement entspricht, eine lange Liste, etwa das Verfallsdatum des Fahrersitzes oder des feuerfesten Overalls, auch die Bremslichter werden gecheckt. Kein Thema sind die Abgaswerte, was aber nachvollziehbar ist. Autorennen sind Freiräume, wie ein Fumoir. Und niemand würde in einem Raucherstübli die Luftqualität messen.

Der Beginn am Freitag bedeutet für Schnellmann, seinen Arbeitsplatz jedes zweite Wochenende vorzeitig zu verlassen. Da kommt übers Jahr einige Minuszeit zusammen, weshalb der grösste Teil seines Ferienguthabens für das Hobby draufgeht. Ihn stört es, weil Nina sich daran stört.

Im Lauf des Vormittags trifft er sich mit Chefmechaniker Ziegler, Lastwagenfahrer und Zweiter bei der «Scania Young European Truck Driver Competition». Auf der Webseite von Schnellmann Racing deklariert Ziegler seine Hobbys so: Heimwerken, Restaurant Kapellhof, Lutznä, also Kafi Lutz trinken. Sie stossen den Evo aus der zu kleinen Garage, dann weiter zum Anhänger und kurbeln ihn mithilfe einer Winde auf den Anhänger, was seltsam aussieht. Das Auto hat zwar 530 PS, aber ohne Rennpiste unter den Rädern benimmt es sich störrisch. Anschliessend fahren sie los, das heisst, Ziegler fährt. Für Res seien diese Fahrten das Wichtigste, sagt Schnellmann: «Mit dem Evo hintendrauf durchs Land fahren.» Sie fahren nach Oberhallau, Châtel-Sain-Denis, Hemberg, Saint-Ursanne, La Roche, Reitnau, Massongex, Ayant, Gurnigel - hier finden jedes Jahr Bergrennen statt, alles Orte, an die man sonst nicht kommt, und alles Orte, die zeigen: Die Schweiz ist schön. Dank Bergrennen lernt man sie kennen und lieben, eine besondere Art der Heimatkunde. Während der Fahrt hören die beiden aber keine Ländler, sondern die Böhsen Onkelz, dazu gibt es Schoggigipfeli, und wenn Schnellmann findet, sein Mechaniker solle endlich einen Gang höher schalten, schaut er zu ihm rüber, was Ziegler registriert, worauf er bald einmal die Kupplung drückt, worauf Schnellmann wiederum den Schalthebel bedient. Sie sind ein eingespieltes Team. Mehr als das. «Ohne Res fahre ich kein Rennen», sagt der Pilot. «Ist er verhindert, bleibe ich zu Hause.»

Oberhallau ist besonders schön. Bauernfrauen unterhalten sich von geraniengeschmücktem Fenster zu geraniengeschmücktem Fenster, Brunnen plätschern das Lied von Friede und Ewigkeit, darüber jagen Mauersegler, und es riecht nach Kühen. Das Dorf stimmt jedes Jahr darüber ab, ob die Rennfahrer wieder willkommen sind, das Ergebnis ist stets «Ja» - und zwar einstimmig. Weshalb sich in den letzten Augusttagen der Stallgeruch mit dem Geruch von Benzin vermischt, das Parfüm eines Rennwochenendes auf dem Lande. Schnellmann und Ziegler haben ihr Quartier an der Hinterdorfstrasse etwas ausserhalb, weg von den grossen Trucks, die ausschauen wie in der Formel 1. Eine Schlosserei hat für sie ihr Lager ge-

Oben: Chefmechaniker Res Ziegler. Rechts: Applaus ist der ganze Lohn, für den Gewinner gibt es selten mehr als 50 Franken; die Teilnahme kostet mehrere Hundert Franken.



räumt. Hier hausen sie, schlafen im Zugfahrzeug gemeinsam auf einer zu schmalen Matratze, essen Ninas Hörnlisalat und finden es toll. «Wir verbringen mehr Zeit miteinander als manches Ehepaar», sagt Mechaniker Res, während nebenan die schwarze Schnauze des Evo aus dem offenen Tor der Schlosserei lugt.

Ein paar Häuser weiter zeigt sich inmitten von Gartenzweigen der Frontflügel eines silbernen Rennwagens, noch etwas weiter in einer Scheune steht ein gelber Golf so breit wie eine Strassenwalze, links ein Traktor, rechts ein Heuwender und eine Wand aus Strohhallen. Wo Bergrennen, da Heimat. Schnellmann gefällt das, ja, seine Gefühle geraten geradezu in Wallung: diese Gastfreundschaft, extra das Lager geräumt, sogar die Toilette dürfen sie benützen, und Kaffee gibt es auch. Er fühlt sich zu Hause, und so hängt er im Lagerraum der Schlosserei eine Schweizerfahne auf, direkt neben dem Evo. Jetzt ist es ihm wohl.

Am Samstag ist Training, zwei Läufe; noch deckt keiner der Fahrer die Karten auf. Der Bleifuss wird erst am Sonntag montiert, dann trifft auch der Rest des Schnellmann Racing Teams ein, das heisst Partnerin Nina und Vater Guido. Sie würde keine Autorennen besuchen, wenn ihr Roger nicht dabei wäre, sagt Nina. Vater Guido kommt in seiner Funktion als Teambetreuer, er ist nebenbei zuständig für das Sponsoring, und wie die Schwiegertochter ist Guido aktiv beim Turnverein Wangen, lange war er Präsident. Das hilft ihm, Geld für den Sohn zu finden; denn die Mehrheit der Gönner sind Mitglied im TV Wangen.

Manchmal reist auch die Mutter an, mit der Aufgabe, «Mami» zu sein. Und auch die anderen Mechaniker kommen

ab und zu, jene, die zusammen mit Schnellmann und Ziegler den Evo im Winter sezieren, gratis, aus purer Freude an der Sache. Schnellmann weiss, was er an seinem Team hat, und so sagt er auch nie: «Ich habe gewonnen.» Er sagt: «Wir haben gewonnen.» Oder noch stärker, mit christlich anmutender Demut: «Mer händ törfе gönne.» Dabei ist er kürzlich aus der Kirche ausgetreten.

Im vergangenen Jahr hatte er als Dank im Evo eine Tafel platziert, direkt vor dem Auge der Onboard-Kamera: «Ihr seid die Beste. Danke vielmal Res, Beat, Wäre, Sepp, René, Mami, Papi, Nina.» Das sahen auf Youtube 61201 Personen. In diesem Jahr fährt er ohne Tafel, dafür liess er auf beide Ärmel des Overalls «Danke Jungs!!!» aufnähen. Dass nun die Frauen im Team ohne Erwähnung bleiben, meint er nicht so. Es ist auch nicht wirklich ein Problem, aber etwas mehr kochen zu Hause, wie abgemacht, könnte er durchaus, findet Freundin Nina.

Schnellmann ist unterwegs Richtung «Tarzan». Bis ins Ziel wird er alle fünf Sekunden schalten und jede Sekunde eine Lenkbewegung ausführen. Die Fahrt ist ein Höllenritt. Der Evo kreischt, wimmert, sirrt, furzt und knattert. Schnellmann dreht und zerrt am Steuerrad, gleichzeitig klammert er sich daran, als seien es die Hörner eines wilden Tieres. Es ist nicht wirklich klar, wer hier die Oberhand hat, er oder das Auto. Er fährt schneller, als er denken kann, weshalb er nicht weiss, was ihm unterwegs durch den Kopf geht, doch, an etwas erinnert er sich: an die Frage, ob er sich für die richtigen Reifen entschieden hat. Er hat zum Testen einen Satz superweiche Slicks erhalten, von einem Kollegen, er ist schnell damit, aber der Evo reagiert verzögert auf die Lenkbewegungen. Es «Mugge-

GELESEN  
«Vom Verschwinden der Männlichkeit»

GELESEN  
«It's a Man's Man's Man's World»

Zwei Beiträge aus dem Tages-Anzeiger.  
Gedruckt, online, als App und in unserer Vielfalt an Blogs

Du bist, was du liest.

Tages-Anzeiger

säckli» langsamer als üblich, aber zu viel für Schnellmann, als dass er sich sicher fühlen würde. Angst hat er deswegen keine, «Angst darf ich nicht haben», aber wohl ist ihm nicht.

Als er durchs Ziel fährt, ballt er die rechte Hand im feuerfesten Handschuh zur Faust und schüttelt sie mehrmals. Super gegangen! Er lässt den Evo ausrollen, will den Helm ausziehen, zittert aber so sehr, dass er den Verschluss nicht findet. Ein Zittern, das manchmal bis zum nächsten Morgen anhält, je nach Rennen und wie häufig er den Eindruck hatte, es sei «knapp» gewesen. Heute war das zweimal. Aber so aufgeregt wie andere, die bereits Tage vor dem Start und auch noch Tage danach Durchfall haben, ist er nicht. Als der Helm endlich weg ist, steigt er aus und misst die Temperatur von Asphalt und Reifen, für Mechaniker Res und dessen Statistik. Dann schreibt er ein SMS an Nina. Das hat er ihr versprochen, das heisst, er musste es ihr versprechen. Damit sie weiss, was es bedeuten würde, wenn einmal kein SMS käme. Gewinnen ist der schmale Grat zwischen Verlieren und Sterben, Roger wandert bei jedem Rennen darauf. «Wuuuhuuuu», wird er später auf Facebook schreiben, «geile Fight.»

Am Abend, an der Siegerehrung, steht Schnellmann für einmal nur auf dem zweitobersten Tritt, unrasiert im schwarzen Hoody, in der linken Hand ein Blumenstraus, rechts der Pokal. Er lacht etwas verkniffen. Nicht, weil Bruno Iannello,

genannt «Raketenbruno», ihn um 0,16 Sekunden geschlagen hat. Schnellmann mag es nicht, auf dem Podest zu stehen, zu viel Aufmerksamkeit. Er will Rennen fahren und schnell sein.

Danach kehrt er zurück an die Hinterdorfstrasse, es ist bereits Nacht, räumt zusammen mit Res Ziegler auf, holt die Schweizerfahne ein, legt sie behutsam zusammen, um sie beim nächsten Rennen – am Gurnigel – wieder aufzuhängen. Er freut sich darauf, es ist schön am Gurnigel. Dann diskutieren sie, wer den kalten und schrumpeligen Servelat auf dem Grill noch essen muss, nach Schnellmanns Ansicht ist es Ziegler, Ziegler ist gegenteiliger Meinung, «immer ich». Und so teilen sie sich die Wurst, zusammen mit den Resten von Ninas Hörnlisalat. •

CHRISTIAN SCHMIDT schreibt regelmässig für «Das Magazin»; [redaktion@dasmagazin.ch](mailto:redaktion@dasmagazin.ch)  
Der Fotograf NOË FLUM lebt in Zürich; [www.noeflum.ch](http://www.noeflum.ch)

## 10. «Der Bund»-Essay-Wettbewerb.

Schreiben Sie zum Thema «Die heutige Jugend - ein Ausbund an Tugend?»



### Die heutige Jugend - ein Ausbund an Tugend?

Schreiben Sie einen Essay und nehmen Sie am Wettbewerb teil. Zu gewinnen ist ein Preisgeld von insgesamt 9000 Franken. Zum diesjährigen Thema verleihen wir zudem den U-21-Preis für Autorinnen und Autoren unter 21 Jahren. Teilnahmebedingungen: [www.essay.derbund.ch](http://www.essay.derbund.ch). Einsendeschluss: 31. Dezember 2015.

[www.essay.derbund.ch](http://www.essay.derbund.ch)

FONDATION REINHARDT - VON GRAFFENRIED

Haupt  
Buchhandlung

Z DAN/OPF  
ZENTRALE  
BERN

**Der Bund**  
Für Leser.