

Unser Sonntagsroman:

Hans Ruesch und sein Roman "The Racer".

in die Redaktion getragen von Hans Jachim

Als junger Spund bekam ich vor vielen Jahren den Roman "Rennfahrer" von Hans Ruesch (rororo 1955) in die Finger und verschlang sogleich die Szenenbilder der "Mille Miglia" Anfangs der dreißiger Jahre, mit denen das Taschenbuch beginnt. Als halbgebildeter Jüngling meinte ich sofort, einige sachliche Fehler zu finden, die aber der dramaturgischen Spannung keinen Abbruch taten. So beschreibt der Autor die Passierkontrolle Venedig ("als sie in Venedig eintrafen, war es bereits Nacht, und über zehn Stunden waren seit ihrer Abfahrt vergangen.") Unsinn! Die Tausend Meilen führen doch nicht über Venedig und wenn, dann braucht man von Brescia ins Ziel keine zehn Stunden. ("Die Scheinwerfer erloschen, als hätte jemand einen Schalter abgedreht. - Die Batterie ist hin - ") Wieder Blödsinn: eine kaputte Batterie unterbricht doch nicht die Beleuchtung, wenn der Motor auf vollen Touren läuft. Ich kam mir damals - nicht anders als heute - unendlich wissend vor.

Doch halt. Der Autor Hans Ruesch wusste, wovon und was er schrieb. Und dies möchte ich in aller Kürze als Einleitung am Beginn unseres Romanausschnitts unter Beweis stellen, ohne deswegen gleich eine Ruesch Biografie zu schreiben. (Die Mille Miglia wurde von 1927 bis 1938 tatsächlich gegen den Uhrzeigersinn gefahren, Venedig als Stadtgrenze war Passierkontrolle 1934 bis 1937. Und Rennsportwagen dieser Zeit hatten Magnetzündung und starteten einfach mit vollgeladener Batterie, die für die kurze Phase der Dunkelheit allein für das Licht sorgte.)

Also Hans Ruesch, in manchen Aufzeichnungen findet man auch die Schreibweise „Rüesch“: geboren 1913 in Neapel, studiert in Zürich, Schweizer Staatsbürger, zeigt früh Talent zum Journalisten und schreibt Kurzgeschichten und kann sich aus dem Erlös seiner schriftstellerischen Tätigkeit mit 19 Jahren eine motorsportliche Karriere finanzieren, während der er sich in über hundert internationalen Rennen 27 erste Plätze sichert.

Unser Hans debütiert beim Gaisbergrennen 1932 (jawohl!) mit einem kleinen MG-Midget in der Sportwagenklasse bis 750 ccm und sammelte mit diesem Wagen Erfahrungen bei weiteren Bergrennen, so etwa am Jaunpass, Klausenpass, Rheineck und Develier.

Man findet Ruesch /Kessler dann bereits bei den Tausend Meilen 1933 mit einem Alfa auf dem 7. Platz und 1935 mit Guatta als Beifahrer - wieder auf dem Alfa - sogar auf dem 4. Platz im Gesamtklassement. Die weitere Saison 1935 und 1936 bestreitet er mit dem Liter-Maserati 8CM, also dem 3-Liter Monoposto Rennwagen sowie einem 1,5 Ltr Maserati: Eifelrennen, Albi, Pescara, Bern. Mit dem 8CM stellt Ruesch auch 1933 einen Weltrekord über den „stehenden Kilometer“ in Monthlery auf (25,32 sec), den er dann 1934 nochmals verbessert.

Im Herbst 1936 hatte Ruesch den ex-Nuvolari Alfa Tipo 8C-35 erworben, angeblich das einzige Exemplar dieses Typs, das noch bis heute überlebt hat. Gemeinsam mit Dick Seaman gewinnt er den Donington GP, weiters siegt er mit diesem Wagen bei den „Großen Preisen“ in Finnland und Bukarest, in Crystal Palace und beim Bremgarten-GP und belegt gute Plätze in Monaco, Brooklands. Er tritt 1937 sogar gegen die Übermacht der Giganten Auto-Union und Mercedes bei der Coppa Acerbo an. Die englische Bergmeisterschaft, die in Brooklands stattfindet (!), gewinnt er an diesen zwei aufeinanderfolgenden Jahren. Alles mit dem Alfa 8C.

Nebenbei startet Ruesch 1937 für die Schweiz bei der Bob-WM in St. Moritz. In Le Mans 1938 fällt er aus. Ein Unfall zwingt ihn 1938 zum Rücktritt vom Motorsport, er emigriert dann in die USA und schreibt in der Folge seine Kurzgeschichten und Romane - darunter "The Racer" - in englischer Sprache. Seine Romane, wie „Im Land der langen Schatten“ (Eskimoroman) und „Gladiatoren“ werden auch von Literaturkritikern sehr hoch eingeschätzt. Der vorliegende Roman wurde in der deutschen Übersetzung bei rororo als „Rennfahrer“ herausgegeben und diente auch als Vorbild für die Verfilmung der 20th Century Fox, Anfang der Fünfzigerjahre mit Kirk Douglas in der Titelrolle. Louis Chiron, Alberto Ascari, Phil Hill und andere wirkten mit, Regie Henry Hathaway. Der Film mit dem Originaltitel „The Racers“ war auch bei uns als „Der Favorit“ zu sehen.

Einer unbestätigten Meldung nach soll Ruesch nochmals 1953 bei einem Rennen in Senigallia gestartet sein, wo er sich mit seinem Ferrari 340 MM überschlägt und aufgrund der Verletzungen nunmehr endgültig den Motorsport aufgibt.

Die weitere Lebensgeschichte verliert sich im Halbdunkel. Ab 1972 soll Ruesch auch das Romanschreiben aufgegeben und sich dem Kampf gegen Vivisektion gewidmet haben, das Internet geht über von diesbezüglichen Informationen. Aber selbst Rowohlts, wo „The Racer“ in Deutsch verlegt wurde, besitzt keine Informationen über den weiteren Lebenslauf von Ruesch ! Ich danke an dieser Stelle Herrn Graf Seherr-Thoss für seine wertvollen Hinweise betreffend die Starts und Rekorde.

Ich habe aber versprochen, keine Biografie zu schreiben. Bevor ich Ihnen bei der Lektüre des folgenden Romanausschnitts viel Vergnügen wünsche, noch eine kurze Bemerkung zu der Schlusszene des Rennens: eine Parallele dazu gab es tatsächlich, als 1930 Tazio Nuvolari seinen Erz- und Dauerrivalen Achille Varzi im Dunkeln ohne Beleuchtung überholte. Nuvolari gab später an, das Licht sei einfach ausgefallen, Kenner der Szene meinten aber, der schlaue Fuchs Nuvolari hätte es absichtlich ausgemacht, um sich unbemerkt an Varzi annähern zu können. 1934, in dem Jahr, mit dem unser Roman am ehesten zu datieren wäre, siegte schließlich Varzi vor Nuvolari.

Doch nun das Original:

Mille Miglia, Italiens großes Straßenrennen über tausend Meilen, zu Beginn der dreißiger Jahre.

Ein schlanker, langnasiger Zweisitzer fegte im ersten Tagesgrauen südwärts über die Via Emilia. Die tiefliegenden dünnen Nebelschwaden wehten vor ihm auseinander wie Fetzen eines Schleiers. Die Reifen zischten grimmig auf dem nassen Asphalt, der die hageren Bäume längs der Straße spiegelte, und das helle Lied des hochdrehenden Motors fiel in die morgendliche Stille wie ein scharfer Stein in einen Teich.

Erich Lesters Gesicht verriet keinerlei Anspannung. Fast unbeweglich saß er am Steuer, das Kinn ruhte auf seiner Brust, als wäre er müde. Aber hinter der großen Autobrille, die ihm ein eulenartiges Aussehen gab, bewegten sich unaufhörlich die grauen Augen. Sie schweiften vom Armaturenbrett zur Straße, von der Straße zu den Telegrafentangen, Kilometersteinen, Bäumen oder anderen Wegmarkierungen voraus, an denen er den Verlauf der heranbrausenden Chaussee ablesen konnte; glitschige Kurven, Schlaglöcher, tückische Brücken und neblige Strecken lösten sich fortwährend ab und verlangten höchste Konzentration.

Und Lester fühlte sich noch nicht ganz zu Hause in diesem Wagen, mit dem er sich erst befreunden mußte. Er war an reine Rennwagen gewöhnt, die nur aus dem Notwendigsten bestanden: Chassis, Motor, Räder, eine sparsame Karosserie, sonst nichts. Dieses Fahrzeug dagegen war, um an einem solchen Sportwagenrennen teilnehmen zu dürfen, zusätzlich mit Ersatzreifen versehen, mit Selbstanlasser, Hupe, Scheinwerfern, Schutzblechen, Batterie, einem zweiten Sitz von vorgeschriebenen Ausmaßen, und - Gipfel des Unsinns - mit einem Beifahrer.

Lester hatte sich dafür Piero, seinen italienischen Mechaniker, ausgesucht; er saß links von ihm, etwas seitlich, um ihm mehr Ellbogenfreiheit zu lassen. Von Zeit zu Zeit nahm Piero die Hand von einem der beiden Griffe, an denen er sich festhielt, und machte sicherheitshalber auf eine rasch nahende Gefahr aufmerksam: eine Eisenbahnschranke, die eben herunterging, ein Ochsespann, das unerwartet die Straße überquerte, einen Konkurrenten, der beim Überholtwerden zu schleudern begann, oder den Tourenzähler, der die Sicherheitsmarke zu überschreiten drohte.

Die Luft war noch kühl und Lester brachte den Motor auf die höchste Drehzahl, die ihm gestattet war, ohne auf die Länge des Rennens Rücksicht zu nehmen. Selbst wenn die Fahrbahn ein Stück im Nebel verschwand, erlaubten ihm die wegweisenden Spitzen der Telegrafentangen, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterzufahren. Einen nach dem andern überholte er die vor ihm gestarteten Teilnehmer, die eine ständige Gefahr darstellten: einer konnte kurz vor ihm stürzen, oder plötzlich auf die andere Straßenseite hinüberwechseln, oder ihn absichtlich am Überholen behindern. Die Polizei sperrte in den Dörfern und Städten die erregten Zuschauermassen ab, der Fernverkehr war soweit wie möglich eingeschränkt, doch dieses war deswegen immer noch ein offenes Straßenrennen und nicht ein wohlbehütetes Bahnrennen; dennoch setzten sich die Fahrer über die Verkehrsvorschriften hinweg, überholten einander rechts und links und in den Kurven, wo immer es ihnen ein paar Sekunden einbrachte, und die Hupe wurde nicht gebraucht; es wäre beim Dröhnen der Motoren nutzlos gewesen.

Lester dachte nicht daran, daß ein Materialfehler in einer der zwanzig Schrauben, die seine Steuerung zusammenhielten, ihn das Leben kosten oder daß der Bruch eines Zahnchens die Hinterachse plötzlich blockieren könnte; daß jeder Teil des Wagens die Grenze der Sicherheit streifte, damit er so leicht wie möglich sei; daß bei jeder Umdrehung des Motors, in jedem seiner acht Zylinder, fünfundzwanzig Teile sich unter höchster Belastung bewegten, was bedeutete, daß in jener Maschine zwanzigtausend Bewegungen in einer Sekunde oder über eine Million in einer Minute stattfanden. Für ihn gab es nur die Fahrt: sie mußte so schnell wie möglich, so sicher wie möglich, so reibungslos wie möglich vor sich gehen. Denn er war entschlossen, zu siegen.

Er und sein Wagen waren gut vorbereitet. Beinahe die ganze Rennstrecke kannte er auswendig - die wechselnden Straßenbreiten, die Schärfe der Kurven, wo die Beschotterung lose war, und wie sich die einzelnen Pflastersorten im Regen verhielten. Er fühlte sich ebenso in Form wie es auch sein Wagen war, an dem es keine Schraube, keine Mutter, kein Kabel und keine Dichtung

gab, die er und Piero nicht eigenhändig überprüft, eingesetzt, gesichert und nachgezogen hatten.

Seit fünf Uhr morgens hatte jede Minute ein Wagen den Startort in Brescia, am Fuße der Bergamasker Alpen, verlassen. Das Rennen ging nach Zeit und es gab keinen Massenstart wie auf der Piste. Je stärker der Wagen, desto später mußte er abfahren und die Reihenfolge bei Wagen gleichen Hubraums entschied das Los. Lesters Pech hatte es gewollt, daß er eine Minute vor Santamaria, dem Spitzenfahrer der Milanowerke, abging: falls der Italiener ihn einmal überholt, oder auch nur eingeholt haben würde, konnte er danach Lesters Fahrt beliebig überwachen. So gab es für Lester, wenn er siegen wollte, keine Wahl: er mußte sich, koste es was es wolle, Santamaria vom Halse halten.

Die Rennstrecke führte durch die Po-Ebene, über Bologna und Florenz nach Rom; von dort auf einer anderen Route, über Ancona nach Norden zurück, die Adria entlang bis nach Venedig und über die Ausläufer der Dolomiten wieder zu dem Startort; mehr als die Hälfte des italienischen Stiefels, wobei dreimal die Apenninkette überquert wurde.

Unter den 285 Wagen, die im Rennen lagen, gab es nicht weniger als vierzig Milanos vom Typ Lesters. Das Mille Miglia schien für diese kräftigen, schnellen, wendigen Sportwagen wie gemacht, und sie ihrerseits waren für dieses Rennen gebaut worden; bis auf die rote Farbe glichen sie einander, eine einzige große Familie streitsüchtiger Brüder, die sich wieder einmal aufs bitterste bekämpften. Doch der einzige, den Lester ernstlich fürchtete, war Santamaria, einer von Italiens routiniertesten Fahrern, dessen neues Fabrikmodell bestimmt einen stärkeren Motor hatte - obgleich Lester nicht wußte, um wieviel schneller jener war. Denn die Kontrollstellen lagen stundenweit voneinander entfernt und keiner der Teilnehmer kannte zu einem gegebenen Augenblick seine genaue Position.

Die 220 Kilometer bis Bologna, über die Lester eben dahinbrauste, gehörten zu den schnellsten Strecken des Rennens; sie hätten Santamaria eine gute Chance geboten, zu ihm aufzuschließen, und eine halbe Stunde nach dem Start begann Piero sich öfter umzublicken; er sah jedoch nur die Wagen, die sie bereits überholt hatten. Der Italiener, der alte Fuchs, schonte offenbar sich und seine Maschine noch, denn ein so langes und zermürbendes Rennen, voller Tücken aller Art für Fahrer und Maschine, konnte nicht wie ein Dreiminuten-Wettbewerb gefahren werden, bei dem es auf Sekundenbruchteile ankam - was Lester notgedrungen versuchen mußte.

Er wagte alles, worauf Santamaria verzichten konnte. Er nahm den Fuß auch dann nicht vom Gas weg, als er, Kühler an Kühler mit einem anderen Milano, den er zu überholen versuchte, sich in voller Fahrt einer Ortschaft näherte, einem jener dichtbesiedelten Dörfer Norditaliens, die von der Landstraße mitten entzwei geschnitten werden. Die Fahrbahn war eng, denn eine schwarze Menschenmenge drückte sich gegen die Häuserreihen, von einigen Karabinieri zurückgedrängt, die mehr Interesse am Rennen selbst als an ihrer Aufgabe zeigten.

Wenige Zentimeter voneinander entfernt schossen beide Wagen in diesen schmalen Durchgang. Während das wütende Schnarchen der beiden Motoren schon von den ersten Häuserwänden zurückschallte, sah Lester, daß er der Menschenmauer gefährlich nahe war und der Durchgang rasch schmaler wurde, aber sein Fuß blieb fest auf dem Gaspedal. Plötzlich verstummte das Motorgeräusch des Rivalen und Lester schoß als erster hinein: der andere Fahrer mußte seinen Fuß vom Gas weggenommen haben.

Zum Glück ist er der Vernünftiger gewesen, dachte Lester mit kurzem Lächeln und hatte eine Sekunde später den Vorfall vergessen. Er hatte keine Zeit, vernünftig zu sein. Er war schon zu lange vernünftig gewesen. Es lag in seiner Hand, im Lauf von einigen unvernünftigen Stunden sein ganzes Schicksal zu verändern.

In Bologna war die erste Kontrollstation, durch einen quer über die Straße gespannten Streifen kenntlich gemacht. Tribünen waren errichtet worden. Auf den Bürgersteigen, durch Seile abgesperrt und von Karabinieri in Schach gehalten, standen fiebernd und schreiend vor Sportbegeisterung die Tifosi - Italiens Rennfanatiker. Kommissare mit Armbinden winkten dem Wagen. Piero trug das Kontrollbuch an einer Schnur um den Hals; er hielt es offen hinaus, einer

der Zeitnehmer rannte im Laufschrift neben dem Wagen her und stempelte es ab, und schon konnte Lester wieder Gas geben.

Die schnelle, ebene Straße hatte in Bologna ein Ende genommen und wandte sich nun in leichten Kurven ins Apenninienhochland hinein. In der Zwischenzeit war die Sonne zum Vorschein gekommen und brannte mit südlicher Frühlingswärme. Obwohl Lester nichts als seinen leichten Overall und die leichte Leinenkappe trug, rann Schweiß von seinem Gesicht und von seinen Schenkeln und Beinen, über die aus dem Motorblock kommende Heißluft flutete. Die vierzig Liter Öl, deren Behälter unter den Sitzen angebracht waren und die bald eine Temperatur von neunzig Grad erreicht hatten, steigerten die Hitze noch. Das Wasserthermometer zeigte bereits fünfundneunzig Grad an, und Lester begann, den Motor zu schonen. Um so mehr verausgabte er sich in den Kurven, wo er möglichst wenig abbremste; das ganze Wagengewicht lag dann im Steuer, seine Arme schwankten und bebten beim Auffangen der Bodenunebenheiten, die Reifen quietschten laut und hinterließen schwarze Streifen auf dem vor Wärme leuchtenden Asphalt.

Nach weniger als sechs Stunden hatten sie Rom erreicht und traten die Rückfahrt an. An jeder Kontrollstelle warfen ihnen die Tifosi Brötchen, Bierflaschen und Obst in den Wagen. Lester nahm nichts zu sich als ein paar Apfelsinen, die ihm Piero während der Fahrt stückweise in den Mund schob.

-----,-----

Als sie in Venedig eintrafen, war es bereits Nacht, und über zehn Stunden waren seit ihrer Abfahrt vergangen; den ganzen Tag über hatte Lester geschwitzt; jetzt war die Luft schon kühl und es wurde kalt, als sie das Dolomitengebiet erreichten. Die Overalls waren naß von Schweiß und klebten an den Körpern wie angegossen; als die Nachtluft hineinblies, wurden die Fahrer steif vor Kälte. Lesters Schmerz im Kreuz, vom unbeweglichen Sitzen im harten Wagen und von den Stößen der schnellen Fahrt hervorgerufen, hatte auf halber Strecke begonnen und wurde immer heftiger. Bei jeder Tankstelle übernahm ein Schwarm von Mechanikern den Wagen für ein paar Minuten, wechselte die Räder aus, füllte Öl, Benzin und Kühlwasser nach. Das waren die einzigen Gelegenheiten, wo Lester sich ein wenig recken konnte. Bei der letzten Haltestelle war es ihm jedoch unmöglich gewesen, auszusteigen; die Rückenschmerzen nagelten ihn auf seinem Sitz fest. Nun saß er vornübergebeugt, mit Fingern, die starr vor Kälte und Müdigkeit waren, mit rasenden Kopfschmerzen von der Sonne, die ihm einen halben Tag lang in die Augen geschienen hatte; allein die Schmerzen hielten ihn noch wach.

Aber die Nähe des Erfolges gab ihm wieder frische Kräfte. Er schnitt die Kurven, streifte fast die Häuser in den Ortschaften, und verlor keine Zeit beim Überholen. Auf der letzten Tankstelle, kurz vor Venedig, hatte er erfahren, daß er in Rom an der Spitze gelegen hatte - vier Minuten vor Santamaria und eine gute halbe Stunde vor dem Rest des Feldes. Aber das war schon lange her und er durfte nicht eine einzige Minute nachlassen; Santamaria hatte sich zweifellos bereits an die Verfolgung gemacht.

Inzwischen überholte er immer mehr von den schwächeren Teilnehmern, die Stunden vor ihm gestartet waren, und er verdoppelte seine Bemühungen, sein bisheriges Tempo beizubehalten, ohne den Erfolg zu gefährden. Er versuchte nicht nur eigene Fehler zu vermeiden, sondern auch gegen etwaige Fehler anderer auf der Hut zu sein. Aber es konnte niemand alles voraussehen.

----,-----

Sie hatten eben Verona, die letzte Kontrollstelle, hinter sich gelassen. Und da, weniger als eine Stunde vor dem Ziel, auf der sanft geschlängelten Straße, die das Endstück der Rennstrecke bedeutete, geschah es: Lesters Scheinwerfer erloschen. Als hätte jemand einen Schalter gedreht. Eben noch hatte sich der Wagen in den Silberkegel seiner eigenen Lichter hineingeböhrt - jetzt fuhr er in völliger Schwärze, und immer noch auf höchsten Touren. Es

gelang Lester knapp, den Wagen in der Dunkelheit unbeschädigt zum Stehen zu bringen. Piero sprang hinaus, die Taschenlampe in der Hand, klappte seinen Sitz hoch und verkündete nach wenigen Sekunden:

"Die Batterie ist hin."

"Immer das verdammte Elektrische", stieß Lester verzweifelt hervor. "Und noch dazu eine ganz neue Batterie!"

Sein praktischer Sinn hatte ihn die Geheimnisse der Technik erkennen lassen, aber zur Elektrizität fand er nie ein rechtes Verhältnis. Etwas ging immer schief damit. Deswegen waren dieses Jahr die erfahrenen Italiener mit einem dritten Scheinwerfer am Wagen an den Start gegangen, der direkt über einen Dynamo betrieben wurde und so das Versagen der Batterie weniger schwerwiegend machte.

Bei solchen zermürbenden Fahrten, wo Wagen mit vollständiger Reiseausrüstung Stunde um Stunde auf höchsten Touren fahren oder sich, Staubwolken aufwirbelnd, Bergpässe hinauf- und hinunterwerfen, ungeachtet schlechter Straßenverhältnisse, Löcher und aller möglichen Hindernisse, besteht selbst für den Bestvorbereiteten immer die Möglichkeit, von Defekten ereilt zu werden. Die wiederholten Stöße machen mit der Zeit das festeste Auspuffrohr leck, das Reserverad reißt sich los samt Stücken der Aluminiumkarosserie, die Sitze lockern sich, die Lamellen der Batterie gehen in die Brüche, der Tank spaltet sich, der Kühler birst, die Ölleitungen rinnen, der Magnet versagt, die Brennstoffzufuhr stockt. Die sorgfältigste Vorbereitung ist nutzlos, wenn man das Wichtigste einzupacken versäumt hat: eine Dosis Glück.

Lester erstickte fast vor hilfloser Wut. Ohne Scheinwerfer fuhr er langsam weiter. Mond und Sterne erhellten sie Straße so schwach, daß er auf dem dunklen Pflaster den roten Schimmer seines glühenden Auspuffs sehen konnte. Bald mußte einer der soeben überholten Wagen sie wieder erreichen. Als er kam, ließ ihn Lester sogleich vorbei, und fuhr dicht hinter ihm und seinen Lichtern nach.

So legte er mehrere mühselige Kilometer zurück. Dann fühlte er wieder Pieros Finger auf seinem Arm, und schon tauchten von hinten drei Scheinwerfer aus dem Dunkel auf: Santamaria. Beim Überholen erkannte auch der Italiener Lesters Wagen und verlangsamte sofort das Tempo, denn nun hatte er gewonnenes Spiel. Solange er vor Lester fuhr, konnte man ihm den Sieg nicht mehr nehmen; er durfte Lester sogar vorbeilassen, wenn er nur innerhalb von neunundfünfzig Sekunden nach ihm eintreffen würde, war er immer noch der Sieger. Hier galt ausschließlich die gefahrene Zeit, nicht, wer zuerst das Ziel durchfuhr.

Sobald der schnellere Wagen vorüber war, verließ Lester den bisherigen Schrittmacher und heftete sich an Santamarias Wagen; doch dieser hatte es nicht mehr eilig; er lachte wahrscheinlich laut vor sich hin; eine solche Situation war ihm wohl noch nie vorgekommen - seinen gefährlichsten Rivalen wie eine Marionette am Faden leiten zu können: wenn Santamaria schneller fuhr, mußte auch Lester Gas geben, um seinen Lichtspender nicht zu verlieren; wenn Santamaria langsam fuhr, mußte auch Lester abbremsen; ohne Lichter wäre es nutzlos gewesen, seinen Vordermann zu überholen. Von Zeit zu Zeit fuhr Santamaria über den Straßenrand hinaus, gab plötzlich Gas, und seine Hinterräder schleuderten eine Stein- und Staubwolke gegen Lesters Brille und Windschutzscheibe, daß er abbremsen mußte und den Vordermann fast im Staub verlor. Wenn Lester ihn jetzt aus den Augen ließ, war alles verloren - obgleich er selbst nicht recht wußte, wozu seine verzweifelte Verfolgung noch gut sein konnte.

----- -----

Und auf einmal funkelten Lesters Augen: unerwartet, unglaublich fast, sah er einen Ausweg. Er wußte nicht genau, wie weit sie noch vom Ziel waren - aber er sah, daß die elektrische Beleuchtung für das Straßenbahngeleise, das links der Chaussee entlang verlief, plötzlich aufleuchtete. Gelbe, müde Lichter waren es, viel zu matt, um die ganze Breite der Fahrbahn zu erhellen, aber er konnte jetzt wenigstens auf eigene Faust weiterfahren.

Santamaria schien daran noch nicht gedacht zu haben, er schlenderte mit hundertsechzig km/Std. über die jetzt fast gerade Straße dahin, sich allzusehr in Sicherheit wiegend, um Gefahren zu wittern. Und schon war Lester an ihm vorbei, legte die letzten hundert Meter im Dunkeln zurück, indem er auf die Straßenlichter zielte, und fuhr dann ganz auf der linken Seite der Chaussee weiter, die Bettung der erhöhten Bahnschienen streifend, um den schweren Schotter hoch in die Luft zu schleudern und damit Santamarias Höflichkeit zurückzuzahlen.

Und nun holte er das Letzte aus dem Motor heraus, indem er ihn willentlich überdrehte. Es war ihm lieber nicht anzukommen den als Zweiter. Die Dumpfheit des Kopfes, die Müdigkeit der Nerven, die Steifheit der Muskeln waren plötzlich verschwunden; alles in ihm schrie nach Kilometern, nach immer mehr Kilometern, die ihm erlauben sollten, Santamarias Einminutenvorsprung wettzumachen. Sosehr er zuvor den Zielbogen herbeigesehnt hatte, so weit weg wünschte er ihn jetzt, denn er hatte keinen Zweifel, daß Santamaria dieses Tempo nicht mehr mitmachen würde, einfach, weil er keinen Grund hatte, alles aufs Spiel zu setzen, wenn er den Sieg schon praktisch in der Tasche hatte.

So geschickt und erfahren der Italiener auch seinen Wagen steuern mochte, nie würde er den Wagemut der Verzweiflung eines "kommenden Mannes" aufbringen, der schon seit Jahren der kommende Mann war, ohne je anzukommen. Für Santamaria bedeutete es lediglich einen Sieg mehr oder weniger auf seiner bereits fetten Liste; für Erich Lester war es vielleicht der Zugang zum Goldenen Tor, den er schon so lange umsonst suchte.

Er fuhr wie ein Besessener. Es kamen die schnellen Schlangenkurven kurz vor dem Ziel. Der Wagen stand immer schief, doch kam er nie so sehr ins Schleudern, daß Lester hätte Gas wegnehmen müssen. Er bemerkte die plötzliche Anspannung Pieros, der vor jeder Biegung den Kopf duckte und die Beine stemmte. Er konnte nicht mit ihm sprechen, den was der Motor nicht übertäubte, würde der Fahrtwind wegtragen; sonst hätte er ihm gesagt, daß er bequem sitzen solle, daß er nichts zu befürchten habe, denn trotz der ungenügenden Beleuchtung hatte sich Lester nie mehr als Herr der Straße und seines Wagens gefühlt. Alles was zum Sieg gehört war da: der Rhythmus der Fahrt, das Gefühl, als gingen die Räder von seinem eigenen Körper aus, die eiskalte Klarheit im Hirn, die lodernde Wut im Herzen.

Er hatte keine Ahnung, wie lange er im Schein der Straßenbeleuchtung dahingejagt war, als die Gerade kam, an deren Ende eine leuchtende Kugel flammte, das triumphbogenartige, grell erhellte Zieltor. Schnell wurde es größer, die Fahrer unterschieden die vielen hellen Birnen, die es erhellten. Lange Transparente zogen sich über die Straße:

GESCHWINDIGKEIT HERABSETZEN! ZIEL IN SICHT!

Lester wußte, daß der Zielbogen knapp breiter als der Wagen war, daß sich dahinter Hunderte von Menschen stauten, und nicht genügend Auslauf vorhanden war. Er sah bereits die dunklen Silhouetten der waghalsigen Tifosi, die ihre Köpfe in die Fahrbahn reckten. Aber er dachte nicht daran, Gas wegzunehmen. Bei der Entscheidung würde es wahrscheinlich um wenige Sekunden gehn. Mochte Santamaria vor dem Ziel vorschriftsmäßig abbremsen; Lester konnte es sich nicht leisten, auch nur eine einzige Sekunde zu verschenken. Was nachher geschehen würde, war ihm einerlei.

Zur Warnung stieß er Piero mit dem Ellbogen. Piero duckte sich und machte sich weich. Sie fühlten die Hitze der Beleuchtung auf ihren kalten Gesichtern, als der Wagen durch das Tor schoß und dann mit aufkreischenden Bremsen über einen hell beleuchteten Platz zischte. Am Boden klebten Riesenplakate, von Bremsspuren zerrissen und von Ölflecken beschmutzt. Die in zwei Flügeln stehende Menge sah den Wagen mit viel größerer Geschwindigkeit eintreffen als irgendeinen anderen zuvor und sie schmolz auseinander wie Butter vor einem glühenden Eisen. Der Milano fuhr noch zweihundert Meter weiter, die bremsenden Reifen erhoben Rauchwolken vom Boden, schließlich brachte ihn Lester mit einem Seitenschlenker gegen einen Baum zum Halten, wo er ohne Schaden stehenblieb.

Orthografie des Originaltextes beibehalten.

Aus der amerikanischen Version übersetzt von Arno Schmidt



„Achille Varzi siegt auf Alfa P/2, 1930, Targa Florio“



„Tazio Nuvolari, Gesamtsieger der Targa Florio 1931 auf Alfa“

Die Fortsetzung der Geschichte:

Aufgrund eines Leserhinweises und nach umfangreichen Recherchen konnte ich Herrn Ruesch in Mailand telefonisch erreichen. Er behauptet, wegen seines Engagements gegen Vivisektion nicht nur angefeindet sondern auch verfolgt zu werden und lebt daher nicht an seinem gemeldeten Wohnort in der Schweiz.

Das mir übersandte Foto dürfte bei dem bereits erwähnten Rennen 1953 in Senigallia (nahe Rimini) sein. Ruesch berichtet jedenfalls, das er in einer Massenkarambolage (Öl auf der Strecke) verunfallte, aber mit einigen Rippenquetschungen (oder Ähnlich) nicht allzu schwer verletzt war. Er hatte sich dann aber wegen seines beruflichen Fortkommens - besaß angeblich Druckereifirmen in Italien - vom Rennsport zurückgezogen.

hans jachim
10.11.2002