

# GRAMANN'S GEHEIMNIS

Wing Cars schlucken keinen einzigen Liter Sprit – und sind dennoch die schnellsten Autos der Welt / Von Hans Joachim Verhufen

**A**ls Martin Gramann im August 1973 aus einer dreitägigen Bewußtlosigkeit erwachte, fand er sich bewegungsunfähig in einem Klinikbett. „Ich habe eigentlich nichts gehabt“, erklärt er, „nur das Genick gebrochen.“

Der junge Österreicher war bis zu diesem bösen Erwachen ein Nachwuchssrennfahrer auf Erfolgskurs gewesen. Das Fachblatt *Powerslide* zählte ihn zu den zehn heißesten



Sportler Gramann: „Nur das Genick gebrochen“

Aufsteigern. Niki Lauda lobte seinen Fahrstil mit einem lakonischen „Paßt alles“.

Aber dann platzte beim Training zu einem Formel-Ford-Rennen auf dem Österreicher eine Ölleitung, und dem ausrollenden Gramann krachte ein Konkurrent ins Heck. Mit über 200 Sachen: „Es war eine Woche lang nicht klar, ob ich das überlebe.“

Seither sitzt Martin Gramann, heute 46, im Rollstuhl und kann lediglich Kopf und Arme bewegen. Rennen fährt der Wiener Angestellte nur noch in der Freizeit, doch er kehrt regelmäßig mit protzigen Pokalen zurück. Gramann ist zweifacher brasilianischer Champion, mehrfacher Europameister und Weltmeister. Sein bislang schönster Erfolg: Er hat die geschwindigkeitsverrarrten Amis mehrmals dort geschlagen, wo es richtig weh tut – zu Hause nämlich und in einer Rennserie, die sie selbst erfunden haben: „Wing Cars“.

Wing Cars sind eine Art „Carrera“ für Erwachsene und das Extremste, was sich mit Modellautos anstellen läßt. Wie einst beim Rundkurs um den Weihnachtsbaum leitet auch hier ein Schlitz in der Fahrbahn den Miniaturrenner. Handregler für den Fahrstrom gibt es ebenfalls. Doch damit enden die Gemeinsamkeiten. Denn bei Wing Cars zählt nur eines: Speed.

Ein Wasserstrahl schneidet die Fahrgestelle dieser ultraplanken High-Tech-Renner aus Federstahl höchster Qualität. Ihre Motoren arbeiten mit Kobalt-Samarium-Magneten, und die Karosserien sind aerodynamisch optimiert. Sie ähneln dem Heckflügel eines Monoposto. Daher der Name und der prächtige Anpreßdruck beim Fahren. Den braucht ein Winzling, der lediglich 50 Gramm wiegt, aber in 0,7 Sekunden auf 100 Stundenkilometer beschleunigt – und weiter bis maximal Tempo 160.

Beim Start zieht ein Wing-Car-Motor über 50 Ampere aus der Fahrbahn, dann pfeift er mit circa 200 000 Umdrehungen dahin und produziert aus zarten 16 Gramm ein sattes PS.

Klar, daß auch die Bahnen Spezialkonstruktionen sind. Eine vorzeigbare Runde auf einem dieser achtspurigen und 47 Meter langen „Blue-King-Tracks“ dauert kaum länger als 2 Sekunden. Spitzenfahrer wie Gramann oder der Münchner Jungunternehmer Mario Schöne, 33, brettern in circa 1,9 Sekunden durch 5 Kurven, über 4 Geraden und um einen ekligen 300-Grad-Kringel.

FOTOS: TONI ANZENBERGER



Wing-Cars-  
Rennbahn  
„Carrera“ für  
Erwachsene

# Spenden Sie etwas, das wirklich ankommt: Spenden Sie sich selbst.

150 Earthwatch Projekte helfen überall dort, wo Hilfe gebraucht wird. Direkt vor Ort. Machen Sie mit. Werden Sie Mitglied. Die Erde braucht Menschen, die handeln.

**(0180)  
51059**

**EARTHWATCH**

Earthwatch Deutschland e.V.,  
Haus Rissen, Rissener Landstraße 193,  
22559 Hamburg,  
e-mail: ew deutschland @p-net.de

## SLOT-RACING

Den 20 Zentimeter kurzen Geschossen dabei mit den Augen zu folgen verlangt Übung. Wer nur um Zentimeter einen der Bremspunkte verpaßt, die mit einem Haftmittel auf der Bahn präpariert sind, setzt sein Fahrzeug mit einem garstigen Geräusch in die Banden. Oder sonstwohin. Wenn Formel-1-Piloten klagen, der Grand Prix in den Häuserschluchten von Monaco sei wie Hubschrauberfliegen im Wohnzimmer, dann sind Wing-Car-Rennen wie Jäger-90-Kapriolen in der Besenkammer. Ein Wing Car, auf Formel-1-Format vergrößert, wäre bis zu 2400

Stundenkilometer schnell – der Kurs jedoch nur wenig länger als einen Kilometer.

Auch im Maßstab 1:24 zerrt so was an den Nerven. Zudem heizen gleichzeitig acht gnadenlose Konkurrenten über die Spur. Anfängern zittern hinterher die Knie, alten Hasen noch immer die Hände.

Was das soll? So etwas können eigentlich nur natternde Gattinnen fragen, denen in der Geschichte der Modellrenner die Rolle natürlicher Antagonistinnen zukommt. Nie werden sie verstehen, warum Moosgummireifen ausgerechnet im Gemüsefach des Kühlschranks lagern müssen.

Natürlich hat es immer wieder Integrationsversuche gegeben. Als in den frühen Fünfzigern erstmals einige Briten röhrende Kleinstdiesel auf betonierten Bahnen um die Rosenbeete jagten, empfahl das Standardwerk „Model Car Rail Racing“: „Die Befähigteren unter den Damen haben derweil den Auftrag, Erfrischungen anzubieten.“

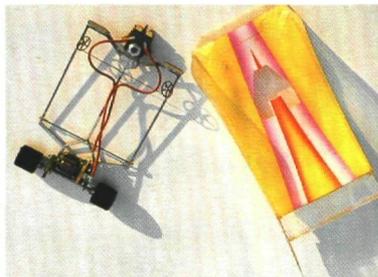
Eine von ihnen, aus dem Umfeld der „North London Society of Model Engineers“, warf die Entwicklung der heutigen „Slot Racer“ mit Elektroantrieb um Jahre zurück. Sie verbat sich alle weiteren Experimente, fühlte sich von ihnen in kalten Winternächten am Schlaf gehindert.

Dann nämlich barsten krachend die Lötstellen der unter dem Ehebett lagernden Fahrbahn-Prototypen.

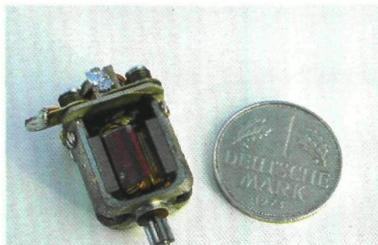
Andererseits existiert ein Foto, das die reizende Sharon Tate 1968 an der Seite des frisch angetrauten Roman Polanski zeigt. Beim Slot-car-racing. Aber das war eine andere, die große Zeit.

Damals gab es Tausende kommerzieller Bahnen, bot fast jedes Bowlingcenter auch einen Rundkurs mit Mietfahrzeugen. Bei wichtigen Rennen starteten sogar Werksfahrer jener Firmen, die Elektromotoren aufpowerten, flottere Fahrwerke löteteten oder mit Heimbahnen prächtig verdienten.

Nachdem 1957 in England die ersten Slot-racing-Rundkurse auf den Markt gekommen waren, brach weltweit



Wing-Car-Fahrgestell, -Karosserie  
Vom Wasserstrahl gefräst



Wing-Car-Motor  
Aus zarten 16 Gramm ein sattes PS



Wartungsarbeiten  
Mit garstigem Geräusch in die Banden

ein Boom aus. Ein 14jähriger gewann 1967 in den USA das Finale einer Schlacht, an deren landesweiten Ausscheidungskämpfen eine Million Fahrer teilnahmen. Der Knabe erhielt als Preis einen Ford Mustang. Im Original.

Noch attraktiver war jener Ferrari 308 GTB, den der Slot-racing-begeisterte Belgier Jean-Pierre Van Rossem Mitte der Achtziger als Prämie vergab. Der Börsenspekulant, Bankrotteur und Verfasser eines Bordellführers verweist gelegentlich darauf, daß er seine Gemahlin hat einfrieren lassen (post mortem, versteht sich), und träumt davon, Slot-car-racing zur olympischen Disziplin zu erheben.

Als der Exzentriker 1989 die Slot-racing-Elite zum bislang bestdotierten Rennen nach Chicago bat (bei Übernahme aller Kosten), gewann Martin Gramann die zweitschnellste Klasse. Er kehrte um 5000 Dollar reicher zurück: „Die Amerikaner hatten einen richtigen Schock.“



Champion Gramann (r.), Rennbahn in Wien: *Kultfigur auf dem Podest*

Schon im Training brach der Querschnittgelähmte den Weltrekord. Probleme bereitete ihm nur, daß auch Rennen mit „Scale-racern“ verlangt wurden – für Wing-Car-Piloten eine Zumutung.

Denn Scale-racer sind unglaublich langsam. Ihr Äußeres allerdings entspricht bis zum kleinsten Werbeaufkleber dem großen Vorbild. Im Concours d'élégance vor dem

## Präzision und Form

u.a. bei:

Berlin, Chic-Choc

Hannover, Stichnoth

Münster, Freisfeld

Dortmund, Morawietz

Bochum, Mauer

Essen, Mauer

Paderborn, Ritter

Bonn, Kersting

Frankfurt a.M, Lueg

Stuttgart, Häffner

München, Kiefer

und Wempe



**NOMOS**  
GLASHÜTTE · SA

ALTENBERGER STRASSE 36

01768 GLASHÜTTE

FON 035053 40400

FAX 035053 40480



„Ohne die afrikanische Literatur fehlen dem Orchester der Weltliteratur einige wichtige Instrumente.“  
Doris Lessing

Ein anderer Blick auf Afrika ist nötig - jenseits der Katastrophenmeldungen in den Medien. Entdecken Sie ein Afrika, das uns in dem faszinierenden Ausdruck künstlerischer Formen begegnet: in Büchern, Filmen und Musik. Lassen wir Afrika selbst zu Wort kommen.

Wir laden Sie ein zu einer literarischen Entdeckungsreise. Fordern Sie das Magazin „Lesereise Afrikanissimo“ an und nehmen Sie Platz an der literarischen Tafel zwischen Sahel und Südafrika.

**X** Bitte schicken Sie mir das Magazin „Afrikanissimo“  
(Bitte 2,-DM in Briefmarken beifügen) und Ihr aktuelles Publikationsverzeichnis

6/97

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Ausschneiden und senden an:  
Deutsche Welthungerhilfe  
Ref. Bildung/Publikationen  
Adenauerallee 134 • 53113 Bonn

**DEUTSCHE WELTHUNGERHILFE**

## SLOT-RACING

Rennen glänzen diese Mini-Ferraris, -Porsches und -McLaren gelegentlich mit Sitzbezügen aus dem Material des Originals oder einem beleuchteten Armaturenbrett. Der Drang zum Authentischen bewirkt sogar, daß bei 24-Stunden-Rennen abends die Lampen über der Bahn verlöschen. Den Teams bleiben dann bis zum Morgenrauen nur die possierlichen Scheinwerfer ihrer Boliden. „Das ist eher ein gemächliches Hobby, bei dem es vor allem darauf ankommt, keinen Kratzer auf dem Auto zu haben“, sagt Gramann. Manche Fahrer investieren bis

zu tausend Mark in ihre Modelle und bewegen sich meist schon in etwas ruhigeren Jahren – die Kinder sind aus dem Haus und manchmal auch deren Mutter.

Solche Nostalgiker haben die alljährlich im April und Oktober in Leinfelden-Echterdingen bei Stuttgart stattfindende „Slotmania“ zur größten Modellrenner-Börse der Welt gemacht. Das deutsche Fanzine *Car-On-Line* ist ihr Fachorgan: Es präsentiert mit Dachshaarpinseln unter der Lupe „gesuperte“ Flitzer oder selbstgebaute Windkanäle und veröffentlicht Ergebnislisten von Klubrennen.

Die bislang größte Bahn errichteten Enthusiasten während der letzten Osterfeiertage im schleswig-holsteinischen Rendsburg. Rundenlänge: 648,40 Meter.

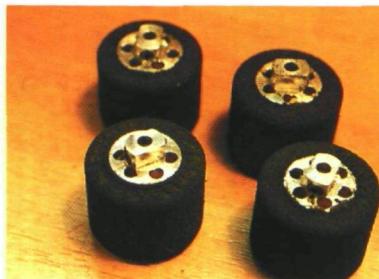
Verglichen mit der munter wachsenden Scale-racing-Szene, lebt die radikale Minderheit der deutschen Wing-Car-Piloten in der tiefsten Diaspora. Während finnische Klubs staatlich unterstützt werden und zur US-Meisterschaft bis zu 600 Fahrer antreten, existiert in Deutschland nicht einmal eine geeignete Bahn.

Also ab ins Ausland, zum Beispiel nach Wien, wo Martin Gramann einen Blue-King-Track auf dem Dach eines Supermarktes installiert hat. Nur: Der Meister ist auf seiner

Heimstrecke normalerweise unschlagbar. „Ich halte den Gramann für die Nummer eins in der Welt“, knirscht ein deutscher Widersacher.

Bei Rennen thront der amtierende König des Slot-car-racing wie eine Kultfigur auf einem Podest, den Handregler an ein Brett montiert, das quer über den Lehnen seines Rollstuhls liegt. Während Motoren verrauchen, den Streckenposten Autos um die Ohren fliegen und sein Wing Car wie von wütenden Trickfilm-Hornissen verfolgt wird, hämmert die Rechte, trotz der gelähmten Finger, ein präzises Stakkato auf den Regler.

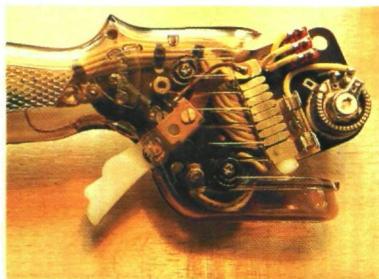
Gramann fährt „digital“, raunen seine Konkurrenten: Vollgas oder gar nicht.



Wing-Car-Reifen  
Lager im Gemüsefach



Motorkontrolle  
Krachen unterm Ehebett



Wing-Car-Handregler  
Stakkato mit der Rechten