



Der Ruf einer außergewöhnlichen Persönlichkeit und einer alles andere als gewöhnlichen Art, mit brach liegenden PS umzugehen, eilt Reinhold O. M. Wenzel voraus. Folgt man der Spur, führt sie hinauf ins ganz und gar unspektakuläre Oberpfälzer Jura, genau genommen nach Velburg, wo der freischaffende Pferdeflüsterer des 21. Jahrhunderts lebt und laboriert, studiert und sinniert. Doch derjenige, den nachhaltige Probleme mit seinem brandaktuellen oder betagten Gefährt plagen, muss sich dorthin erst gar nicht bemühen, weil der findige Physiker des Jahrgangs '56 alles im Gepäck hat, was es zur Ursachenforschung braucht. „Den Unterschied zwischen Symptom und Ursache zu erkennen und zu hinterfragen ist überaus wichtig, wenn man sein Auto ein für allemal von der Hebebühne haben will“, weiß Wenzel aus langjähriger Erfahrung. „Jedes einzelne Symptom kann bis zu 50 Ursachen haben und der gängige Servicetechniker weiß darüber weder ausbildungstechnisch genügend, noch legt er es wirklich darauf an, den Dingen auf den Grund zu gehen.“ Die Konsequenz kennen viele, denen das Pech beschieden ist, „Montagsautos“ zu besitzen oder deren historische Rarität wegen Stillstand am laufenden Band auf dem besten Wege zum Exponat ist. Es werden nach dem „Trial and Error“-Prinzip schlichtweg Teile ausgetauscht, die vermeintliche Experten nicht einmal mehr namentlich kennen. Bis zum nächsten Besuch in der Werkstatt und zu endgültiger Ratlosigkeit. Dann greifen die Betroffenen – das sind sowohl Vertretungen renommierter Hersteller, deren eigene Kapazitäten in Serie erfolglos waren, wie auch resignierte Privatleute, deren finanzielle Ressourcen bereits beträchtlich strapaziert wurden – zum Telefon und rufen bei Wenzel als quasi letzter Instanz an.

Wenn sich dieser dadurch auch geehrt fühlt, so bleibt die Wertschätzung häufig auf der Strecke. „Einige Autohändler stehen in ständigem Kontakt mit mir und holen sich Akuthilfe, wenn sie nicht mehr weiter wissen, ohne sich jemals er-

PFERDEFLÜSTERER MIT HEILENDEN HÄNDEN

WENN REINHOLD O. M. WENZEL SEINE HEILENDEN HÄNDE INS SPIEL BRINGT ODER AUCH NUR REIN INTUITIV KONTAKT ZUR „UNBELEBTEN MATERIE MOTOR“ AUFNIMMT, WIEHERN DIE PS WIEDER AUF HOCHTOUREN. UND DAS UNABHÄNGIG DAVON, OB SIE AUS DEN RENOMMIERTEN STÄLLEN MARANELLOS, ZUFFENHAUSENS ODER SINDELFINGENS STAMMEN UND WIE BETAGT SIE SIND. UNGLAUBLICH? WIE WAHR!

kenntlich zu zeigen.“ Genau da hinkt die Passion: Der selbsternannte Troubleshooter, der bereits als Bub die streikende Nähmaschine seiner Mutter feinsäuberlich zerlegt und anschließend wieder in Gang gesetzt hat, sieht in jedem motorisierten Härtefall eine persönliche Herausforderung. Es macht ihm eben schlichtweg Spaß, Probleme zu erforschen und zu beheben, wenn das Glückmoment oft auch nur kurz weilt. Denn ausgerüstet mit allerlei für gängige Kfz-Betriebe völlig fremdem Equipment, dessen Herzstück ein selbst entwickeltes, hoch auflösendes Expertensystem, sowie verschiedene Signalsimulatoren sind, kommt er dem Casus Knaxus in der Regel ruckzuck auf die Schliche. Seine physikalische Methode – Wenzel hat die zugrunde liegende Wissenschaft der Thermodynamik im Rahmen seines Studiums in München und Thessaloniki theoretisch ausgiebig erkundet und seine Kenntnisse durch Versuche und praktische Arbeit kontinuierlich erweitert – baut auf wenige wesentliche Analyseparameter: Gemischaufbereitung, Zündung und Mechanik. Und sie führt ihn in der Praxis so gut wie 100 %-ig zum Ziel.

Das Procedere läuft dabei nach Plan. Wenzel kommt, unterhält sich mit den meist schon völlig entnervten Autobesitzern – wobei ihm Frauen aufgrund ihrer rein deskriptiven und nicht interpretatorischen Art, die Symptome zu benennen, am liebsten sind – und prüft gemäß seiner eigens entwickelten Checkliste. Dann geht es zur Sache, die meist minutenschnell auf den Punkt gebracht wird. Wenn es sein muss, baut der bekennende Bolidenfan auch mal kurzerhand eine Zündanlage. So auch im konkreten Fall, als einem guten Freund von Walter Röhl mit einem Porsche 911 RS, Baujahr '73, bei einem Oldie-Rennen der Motor versagte, was einen anschließenden, wochenlangen Werkstattaufenthalt zur Folge hatte. Hier brachte Wenzel, kritisch beäugt von den staunenden Fachleuten vor Ort, in Windeseile die Spannungsversorgung für die Zündanlage wieder auf Kurs. Ähnlich geschah es dem stolzen Besitzer eines 356er Cabrio, der nach einem stattlichen Aderlass durch Unwissenheit schließlich auf Empfehlung zu Wenzel fand, und die 6 V-Anlage seines altherwürdigen Fahrzeugs, die konstruktionsbedingt viel Strom und wenig Spannung erzeugt, durch eine Transistorzündungsanlage austauschen ließ. „Ich bediene mich bei histori-



schen Typen gelegentlich auch einmal hochmoderner Ersatzteile, vorausgesetzt, man sieht sie nicht.“, so Wenzel. „Den Austausch einer kontaktgesteuerten Zündungsanlage durch eine neuzeitliche habe ich bereits bei mehreren 375 GTB 4 Ferraris vorgenommen. Läuft optimal. Und das ist doch letztlich das Entscheidende, oder?“

Der Kfz-Wissenschaftler, den einst seine mangelhaften Zensuren in Mathe und Physik ärgerten und motivierten, das Abitur nachzumachen, um die ihm am Herzen liegenden Studien zu betreiben, könnte eigentlich zufrieden sein. Denn was er leistet, hat zweifelsfrei mit Genialität zu tun. Ist er aber nicht. Wenzel strebt ständig nach der Vollkommenheit seines Wissens und hat erst jüngst ein GPS-Sicherheitssystem für Oldtimer entwickelt, das die Fernüberwachung des Motors unabhängig von Raum und Zeit ermöglicht und für das er nun nach „Opfern“, spricht Probanden, sucht. Wenn ihm einmal die Ratio den Zugang versagt, zapft er übrigens einfach das morphogenetische Feld und die damit verbundene „Akkumulation evolutionärer Geistigkeit in der unbelebten

Materie Motor“ an, um seine Intuition zu speisen. Seltsamerweise funktioniert auch das. Freiwillige vor!

TESTIMONIAL



Norbert Graf List von Koenigsmarck, Präsident der Ferrari-Sektion Franken und Besitzer eines Dino 308 GT4 (Baujahr '75), kennt die Geschicke des Reinhold Wenzel aus eigener Erfahrung:

„Ich fahre regelmäßig Rennen und wurde dabei immer wieder ausgebremst. Unzuverlässiges Anspringverhalten, unruhiger Leerlauf und andere Probleme mehr, die andere nicht beseitigen konnten, führten mich schließlich zu Reinhold Wenzel, der mir von einem Oldie-begeisterten Bekannten empfohlen worden war. Seitdem läuft der Wagen, unterstützt von modernen Hilfsmitteln zwar, aber die können der Originalität meiner Meinung nach nichts anhaben. Im Gegenteil. Letztlich geht es mir vorrangig darum, ein rund dreißig Jahre altes Fahrzeug zu erhalten. Und da stimme ich vollends mit Enzo Ferrari und seinem Statement ´ein Auto muss fahren´ überein. Das ist für mich die Hauptsache.“

INFOBOX

Bemerkenswerte Informationen und geldwerte Hinweise zum Umgang mit motorisierten Problemfällen erhalten Sie gerne von Reinhold O. M. Wenzel persönlich: Lehrinstitut für Gemischaufbereitungs- und Zündungstechnik, Handwerkerstraße 7, 92355 Velburg, Telefon 09182 – 90 97 04 oder per E-Mail an R.O.M.WENZEL@t-online.de.