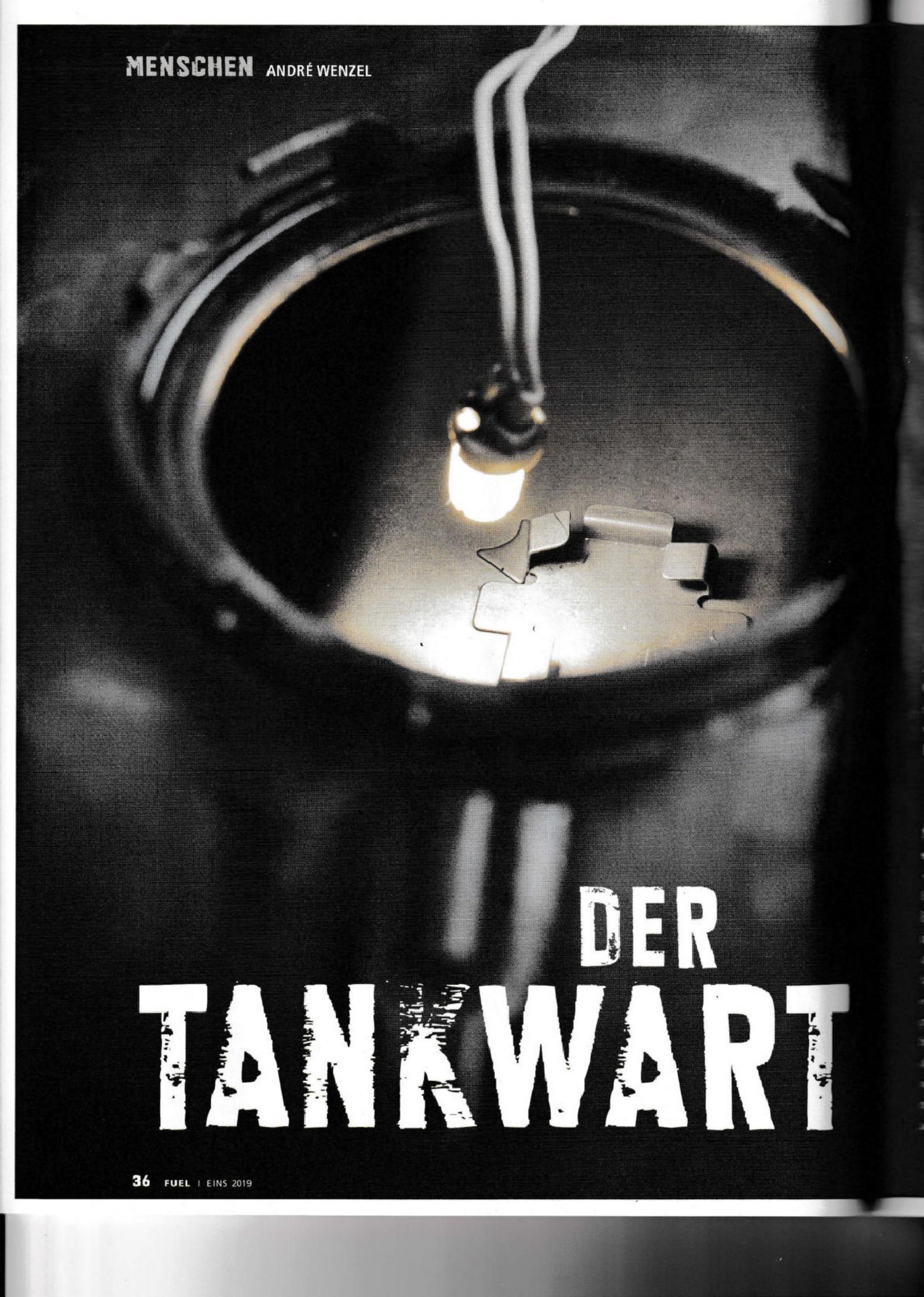


MENSCHEN ANDRÉ WENZEL



**DER
TANKWART**

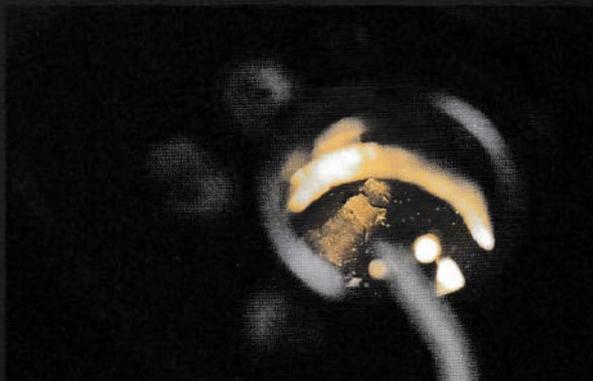
ER IST UNBEUGSAM. ER SPRICHT
KLARTEXT. ER VERNICHTET MÄRCHEN.
UND ER SCHAFFT NEUE FREUDEN,
WENN ES UM ALTE TANKS GEHT.
ANDRÉ WENZEL BEFASST SICH SEIT
JAHRZEHTEN MIT KRAFTSTOFFEN
UND IHREN HEUTIGEN, DESASTRÖSEN
AUSWIRKUNGEN AN OBERFLÄCHEN.
WENN DAS KEIN THEMA FÜR FUEL IST!

„Stopp, alle anhalten!“. Irgendwo am französischen Arsch der Welt stürzt sich André, mit Werkzeug bewaffnet, erbarmungslos auf sein MZ-Gespann und nimmt den Zylinderkopf ab. Nur mal reingucken, ob alles in bester Ordnung ist. Immerhin wurde der Patientin daheim noch schnell eine standesgemäße Hubraumerweiterung verpasst, damit die ganze Fuhre im Urlaub auch richtig Düse macht.

SICHTUNG IST GUT, MEHR SICHTUNG IST BESSER

Mit dieser Anekdote von 1991 lässt sich André Wenzel schon recht gut beschreiben. Er verbindet zwei Eigenschaften: André ist hoffnungslos schmerzbehaftet, was Experimente angeht, und ein Kontrollfreak, was ihre Ergebnisse betrifft. Er knackt gerne Nüsse, es geht ihm immer um die bessere Lösung. Und wenn es Nächte dauert. Auf die Art hat er sich mit der WEMA Tankmanufaktur in Herne ein kleines Imperium erarbeitet, in dem er heute über die bestmögliche Verfahrenstechnik für perfekt restaurierte Tanks und ihren Innenoberflächen herrscht. Sein System ist so raffiniert ausgetüftelt und gut, dass es bereits in der frühen Entwicklungsphase geklaut wurde. Ein Gauner schleuste sich als Mitarbeiter ein und nahm das Betriebsgeheimnis gleich inklusive Kundenadressen mit. Glücklicherweise hat André das Verfahren

derart konsequent weiterentwickelt, dass es nahezu nichts mehr mit der alten Herangehensweise zu tun hat. Er arbeitet heute mit einzigartigen Kniffen, die ihm so schnell keiner nachmacht. Das ist auch der Grund, warum ich nicht alles fotografieren darf und nicht auf jede neugierige Frage eine Antwort bekomme. Im Gegenteil: Die Berührungsängste sind anfänglich groß, André Wenzel ist äußerst skeptisch und war für diese, für ihn exklusive Reportage zunächst überhaupt nicht zu gewinnen. Kurze Sätze jenseits der Germanistik-Welt „Subjekt, Prädikat, Objekt“, noch kürzere Antworten auf neuralgische Fragen und immer wieder verschränkte Arme zeichnen unsere ersten Gesprächsminuten aus. Das wiederum weckt meinen Jagdinstinkt, und ich bohre nach. Dieser knurrierte Typ könnte glatt aus dem hohen Norden kommen. Ich mag ihn und wie immer beginnt der eigentliche Dialog nur auf der zwischenmenschlichen Ebene. Die letzte Eiszeit ging in Herne zu Ende, wir beide tauen auf.



Das Desaster wird in den meisten Fällen sichtbar, wenn man Licht ins Dunkel bringt



Schock in Tüten: Alte Beschichtungen und neue Kraftstoffe vertragen sich nicht



R. I. P. Die originale BMW-Tankbeschichtung hatte keine Chance. Wie so oft

Keine halbe Stunde stehe ich so mit André zusammen, da kommt ein Kunde herein und stellt höflich seinen alten BMW-Tank auf den Tisch. Das Malheur dazu zieht er schweigend aus der Tasche. Ein Tütchen mit den tragischen Resten der Epoxy-Beschichtung, die nicht nur hundsmiserabel gemacht wurde, sondern sich vollständig abgelöst und das Kraftstoffsystem versaut hat. Die Innenoberfläche des alten Tanks ist nun nackt, also angreifbar, die Korrosion wird ihn weiter zerstören. Es ist nur eine Frage der Zeit.

Ein hochinteressantes Gespräch entbrennt und im Verlauf stellt sich heraus, dass der Kunde ein ehemaliger Manager der Mineralöl-Industrie ist, ein großes Tankstellennetz betreute und jetzt reichlich aus der Kiste plaudert. Wenn man so will, sitzt FUEL gerade an der Quelle der Wahrheit.

NACH SECHS MONATEN IM TANK EIN PH-WERT VON 1,6!

Das ist alarmierend. Die Additive, die früher unserem Sprit beigefügt wurden, als Korrosionsinhibitoren wirkten und für den Kraftstoff konservierend waren, gibt es in dieser Form nicht mehr. Die aktuellen Kraftstoffe unterliegen neuen Emissionsbedingungen. Das wiederum hat von heute auf morgen für massive Probleme in den Kraftstoffsystemen der Fahrzeuge gesorgt, die Kunststoffbeschichtungen waren nicht mehr ausreichend gasdicht, da inzwischen auch hier aus Umweltgründen andere Inhaltsstoffe verwendet werden mussten. Sie lösten sich ab. Schläuche, Filter, Einspritzanlagen und Vergaser von älteren Autos und klassischen Motorrädern haben seitdem schwer zu kämpfen. Selbst gut gemachte Tankbeschichtungen namhafter Premiumhersteller waren nicht mehr sicher. André zeigt mir die großen Fetzen einer BMW-Originalbeschichtung, ein erschreckendes Bild. Der Verbraucher tankte, bezahlte und hatte das Theater. Die Umweltpolitik verzeichnete Erfolge. Sein Ärger über diese ungelöste Problematik war Andrés Antrieb, ernsthafte Abhilfe zu entwickeln. Zwei Schwierigkeiten kommen zusammen: Die neuen Kraftstoffe und der ewige Glaube, man könne sein Motorrad zum Saisonende einfach so in den Schuppen stellen, ohne sich zuvor um Tank und Kraftstoffsystem zu kümmern.



ENDE DER MÄRCHENSTUNDE

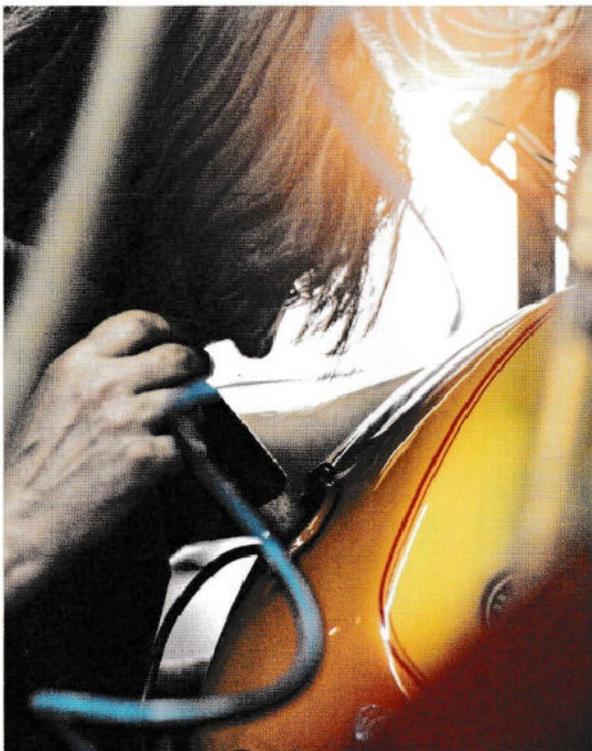
Also betreibt die WEMA Tankmanufaktur auch enorm viel Aufklärung. Nachdem ein Kunde seinen perfekt restaurierten Tank in den Händen hält, gibt's eine solide Standpauke. Das, was eigentlich in jeder älteren Betriebsanleitung steht, hämmert André den Leuten tief ins Gedächtnis: Ein Kraftstoffsystem muss entweder trockengelegt oder weitestgehend von der Außenluft abgeschnitten werden, damit Korrosion wenig Chancen hat. Da Kraftstoff immer flüchtig ist, verdunstet stets eine gewisse Menge und Sauerstoff, an den ein entsprechender H₂O-Anteil gebunden ist, dringt

in nicht hermetisch abgeriegelte Systeme nach. Über die Standzeit gelangt also schlichtweg Wasser in den Tank. Nach sechs Monaten sind das pro Kilogramm Kraftstoff gut drei Gramm und zwölf Milligramm nicht wässrige Essigsäure. Die herkömmliche Beschichtung wird durchgast, das Malheur beginnt. Ganz gleich, ob Stahl oder Alu – die Korrosion arbeitet sich durch. Schneller, als mancher Moped-Enthusiast das ahnt.

Wer also am Ende der Saison nicht den Idealfall herstellen und sein System nicht trockenlegen kann, der sollte für die vier bis sechs Monate Standzeit zumindest den Tank bis unter den Rand mit Kraftstoff füllen und ein spezielles Additiv dazugeben. Auch hier hat André Wenzel etwas entwickelt, zusammen mit einem Partner aus der Chemiebranche. WEBOL ist ein perfekter Korrosionsschutz und erhält gleichzeitig die Zündfähigkeit des Benzins. Ein reibungsloser Start bei der ersten, wohligen Frühjahrs-sonne ist sehr preiswert zu haben.

ZUSATZINFO

WEMA Tankmanufaktur
Entrostung, Beschichtung, Versiegelung
Telefon 0 23 25/97 67 87
tankmanufaktur.de



Arbeit in der „Tiefe“, um eine glatte Oberfläche zu bekommen

HIER IST ERFOLG EINE FRAGE DER OBERFLÄCHLICHKEIT

Tanks sanieren viele. Die WEMA Tankmanufaktur geht einen ganz eigenen Weg. Auf über 50 Rotationsplätzen wird mit speziellem Schleif- und Poliergut bei unbeschichteten Tanks zunächst eine penible Entrostung durchgeführt. Bis zu drei Tage, je nach Zustand, rotiert ein Tank ohne Unterbrechung und die Angriffsfläche des Materials wird schonend verkleinert. Schon dadurch entsteht eine faszinierend glatte Oberfläche mit einer minimalen Rautiefe von 0,5 bis 0,1 µm. Also weit unterhalb der Schwelle bei Erstauslieferung eines Tanks (2 µm). Bereits jetzt ist ein sehr effizienter Korrosionsschutz das Ergebnis. Anschließend erhält diese glatte Oberfläche in einem weiteren Verfahren eine finale Passivierung. Details unterliegen dem streng gehüteten Betriebsgeheimnis. Doppelter Schutz und erstklassige Beratung, das ist die einzigartige Dienstleistung, die man von André Wenzel bekommt. Noch dazu in sehr kurzer Zeit – in der Regel kann ein Kunde seinen Tank nach fünf Werktagen wieder abholen. Eine ausgefeilte Logistik innerhalb der Verfahrensdurchläufe und die hohe Kapazität machen das möglich. Kein Wunder, dass die Klassik-Sparte eines bekannten Autoherstellers aus Süddeutschland hier die Fahrzeugtanks ihrer kostbaren Old- und Youngtimer restaurieren lässt.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Onno Seyler