

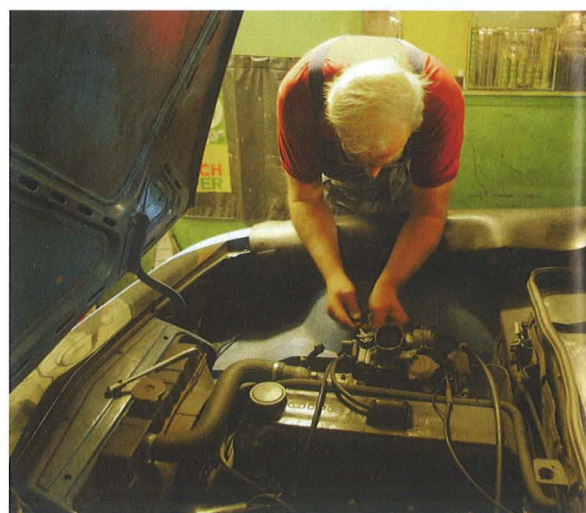


# Helmut Düsentrieb

Die letzte auf Vergaserreparaturen spezialisierte Werkstatt Österreichs wird von Helmut Kniezanrek in Wien-Leopoldstadt geführt. – Eine Reportage aus einer fast versunkenen Welt.

TEXT UND FOTOS: PETER SEIPEL

**A**m 19. September vor genau 50 Jahren begann Helmut Kniezanrek seine Lehre zum Kfz-Mechaniker bei Fritz Magistris, Meister und Vergaser-spezialist mit klingendem Namen. Unvorstellbar angesichts des heute branchenüblichen Job-Hoppings: Von 1964 bis heute hat Kniezanrek jeden seiner Arbeitstage in dem mittlerweile etwas ramponierten Werkstattgebäude im Hinterhof des Leopoldstädter Gründerzeithauses verbracht. Die Fassade bröckelt bereits, doch dahinter herrscht in alte Holz- und Metallregale geschichtetes, wunderbar geordnetes Chaos, in dem sich Kniezanrek mit schlafwandlerischer Sicherheit zurechtfindet. „Zur besten Zeit, in den 70er- und 80er-Jahren, waren wir sechs Leute“, erzählt er. Dann war der Vergaser plötzlich fast über Nacht passé. Sein Nachfolger, die elektronische Einspritzanlage, konnte den Job der Gemischaufbereitung einfach effizienter, kostengünstiger und wartungsärmer erledigen. „1988 wurden die letzten klassischen Vergaser produziert, 1989 kam eine elektronisch geregelte Variante heraus, und 1990 war’s endgültig vorbei“, gibt Helmut Kniezanrek einen kurzen motorhistorischen Rückblick. Die wirtschaftliche Konsequenz: Die Magis-



Vergaser, die mechanischen Hüter des Benzin-Luft-Gemischs, gehören zu den Sorgenkindern der Oldtimerbesitzer.

tris-Mannschaft schrumpfte parallel zur Auftragslage, bis nur noch einer übrig blieb. Seit 1995 führt Kniezanrek die von seinem Meister übernommene Werkstatt allein weiter. Schließlich hatte er in der Vergaserreparatur seine Berufung gefunden und sich unter Automobilenthusiasten den Ruf als unumstrittene Koryphäe auf diesem Gebiet erarbeitet.

## AUFTRÄGE AUS GANZ EUROPA

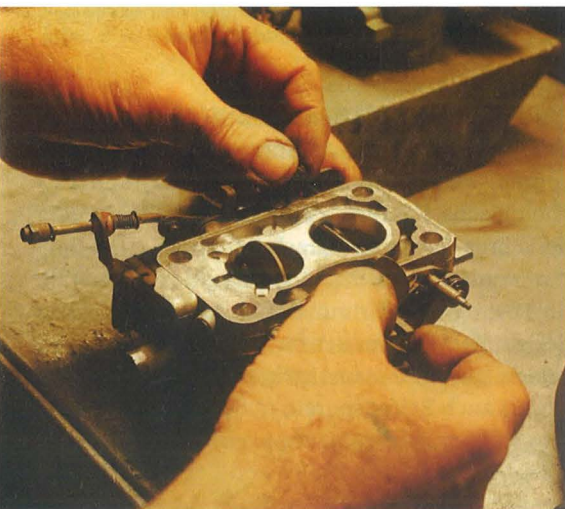
Das Telefon läutet, Kniezanrek beginnt mit dem

Anrufer über einen Solex-Vergaser zu fachsimpeln, zieht gleichzeitig eine von dutzenden abgegriffenen Holzladen heraus und kramt eine Handvoll Messingdüsen hervor. Diese hält er eine nach der anderen unter eine große Lupe, bis er zufrieden den passenden Querschnitt gefunden hat. Den Hörer am Ohr, gibt er Bescheid, der Reparaturauftrag kann erledigt werden. „Ich habe hier zigtausende Ersatzteile lagern und in meinem Haus in Niederösterreich etwa noch einmal so viele“, sagt er. Ein riesiger Schatz aus Messing, Zink, Eisen und Stahl, den die Besitzer von Oldtimern in Österreich und ganz Europa zu schätzen wissen.

### DIAGNOSE UND THERAPIE

„Ich bekomme kaputte Vergaser aus Deutschland, der Schweiz, Tschechien, ja sogar aus Griechenland und Madeira mit der Post geschickt, repariere sie und schicke sie wieder zurück“, sagt der Düsenexperte. 90 Prozent seiner Kunden kommen aber immer noch aus Österreich, sie suchen die traditionsreiche Werkstatt in der Czerningasse 7 auch gern persönlich auf. Ein kräftiger Mann im Rocker-T-Shirt und Zopf kommt herein und drückt Kniezanrek einen defekten Vergaser in die Hand. „Der ist

Helmut Kniezanrek überprüft die Durchlässigkeit der Benzin- und Luftkanäle mit Zigarettenrauch (l.).



von einem Mercedes-Bus, der soll möglichst noch die nächsten dreißig Jahre halten“, wünscht er. Zuerst muss Kniezanrek aber noch den wunderschönen blauen A-Manta flottmachen, der in der Einfahrt wartet. Die Anamnese: unrunder Motorlauf, Verschlucken beim Gasgeben, Absterben im Stand. Kniezanrek löst die Schrauben, rüttelt den Vergaser aus dem Motorraum, bringt ihn zu seiner Werkbank und zündet sich eine Zigarette an. Den Rauch bläst er mit einem feinen Röhrchen durch die Benzin- und Luftkanäle des Aggregats, um die Durchlässigkeit zu prüfen.

### KEIN NACHFOLGER IN SICHT

„Ersatzteile sind heute immer schwerer zu bekommen“, seufzt Helmut Kniezanrek. In Spanien und China werden zwar Weber-Vergaser nachgebaut, doch die Qualität kann den Ansprüchen des Experten meist nicht genügen. „Solex hat vor acht Jahren aufgehört, da gibt's gar nix mehr“, so Kniezanrek. Nur für englische und amerikanische Autos ist fast alles im Nachbau und in guter Qualität zu bekommen. Die wichtigste Fundgrube für Oldtimer-Besitzer ist daher Kniezanreks gigantisches Ersatzteillager, in dem sich sogar komplette Vergaser aus den 1920er- und 1930er-Jahren finden. Wie lang dieser nur von dem kundigen Experten nutzbare Schatz existieren wird, steht in den Sternen.



In der Wiener Vergaserwerkstatt aus dem Gründungsjahr 1950 scheint die Zeit stehen geblieben zu sein.

Denn Helmut Kniezanrek feierte im Jänner dieses Jahres seinen 65. Geburtstag, ist offiziell bereits in Pension und nimmt verstärkt auf seine Gesundheit Rücksicht, indem er seine Werkstatt zum Beispiel nur noch von Montag bis Donnerstag aufsperrt. Ob er denn einem Lehrling in drei Jahren sein Know-how in Sachen Vergaserreparatur weitergeben könnte, wenn sich einer melden würde? „Keine Chance“, so der Experte lächelnd, „dafür bräuchte er mindestens 20 Jahre!“



„1990 war's mit der Vergaserproduktion endgültig vorbei.“

HELMUT KNIEZANREK