

Serie: HERRIEDER MIT BENZIN IM BLUT

von Peter Faigle

Max Wenninger

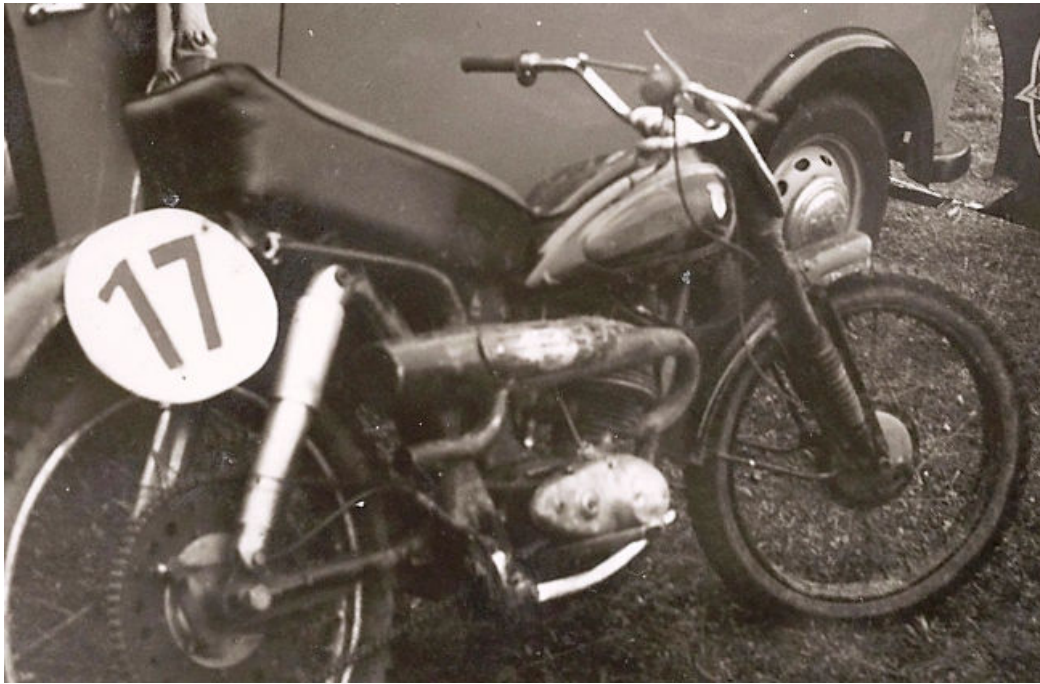
Benzin im Blut?

“Herr Wenninger, haben Sie Benzin im Blut?”. Er selbst schmunzelte nur müde über meine Standardfrage am Ende des Interviews. Also ein klares mimisches JA. Eigentlich erübrigte sich diese Frage bei ihm, der den Großteil seiner wachen Zeit mit fossilen-Brennstoff-verzehrenden Maschinen verbracht hatte und immer noch verbringt. Außerdem bekam ich in den letzten zwei Stunden während dies Interviews zu genüge Beweise. Z.B. von seiner Frau, die während des ganzen Interviews nur scheinbar lesend auf einem Liegesessel um die Ecke weilte, brachte gerade bei dieser fadenscheiniger Frage einen Orangesaft als Erfrischung. Abwinkend nahm sie ihrem Mann die gesprochene Antwort ab, “ob er Benzin im Blut hat weiß ich nicht, aber es riecht hier ständig danach“. Er bestätigte seine Frau mit einem erfrischenden spitzbübischen Lächeln, mit dem er im Laufe des Gesprächs oft seine Sätze abschloss. Ich denke, die Frage hätte eher lauten sollen, “wie hoch ist der Promilleanteil an Blut in ihrem Benzin, das in ihren Venen fließt.

Egal, ich jedenfalls war glücklich, als Motorhead und Neigschmeckter Herrieder Herriedens überhaupt einzige schillernde Motorsportpersönlichkeit kennenlernen zu dürfen: Den Motocrosser Max Wenninger, der zwischen 1958 und 1965 ein national und international erfolgreicher Gelände- und Motocrossfahrer war.

Woher kam nun seine Leidenschaft für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Max Wenninger Senior, sein Vater, der die Landmaschinen- und Mechanikerwerkstatt¹ in der Bahnhofstrasse in Herrieden bis 1957 führte, war daran sicherlich nicht unbeteiligt. Allerdings war es Max selbst, der nach Besuchen von Motocross Veranstaltungen auf dem Militärgelände in Erlangen beschloss, mit der „verricktn Wor“ anzufangen. Als KFZler hatte er zudem alle Voraussetzungen dafür.

Angefangen hatte alles mit der tatkräftigen Unterstützung des Vaters beim Modifizieren einer alten DKW RT 125² zur konkurrenzfähigen Geländemaschine. Mit dieser konnte der junge Max in den 1960ern beachtliche Rennerfolge einfahren und sich nationale und internationale Lorbeeren einfahren.



Max & Motocross

Max ist eine wahre Motorsportpersönlichkeit:

Erstens, er ist von seiner drahtig-schlaksigen Erscheinung her als ausdauernder und belastbarer Sportler par Excellence prädestiniert. Daher konnte ich mir Max, schon vorab den alten Fotos, gut als Motocrosser vorstellen, der wie ein Akrobat im Gelände auf den Fußrasten stehend Eins mit dem Motorrad wird. Die Fotos bewiesen dann, wie seine Beine zu Stoßdämpfer wurden und seine Arme wie Federn funktionierten. Als erfolgreicher Motocrosser beherrschte er das harmonische Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik, zwischen Muskeln und Mechanik.

Zweitens, er hat genügend „Schmalz im und Hörnchen am Helm“, in anderen Worten, Grips und Persönlichkeit. Was mich allerdings wunderte, alles ohne Starallüren oder übertriebenem Gehabe. „Dazu war damals weder Geld noch Zeit vorhanden“,

bemerkte der jugendlich wirkende Siebziger. Ob er damals denn wenigstens ein "wilder Hund" war fragte ich ihn in der Hoffnung, auf etwas Unvernünftiges zu stoßen, denn Motocross in den 1960ern war ja nicht gerade üblich. "Ich war ganz zahm" erklärte er, der immer hochanständig mit seiner Schwester Helene, geb Weiser, und engen Freunden auf den Rennen unterwegs war.



Das Wirtshaus war ihm fremd. Das lag sicherlich mitunter daran, dass die Rennen und entsprechenden Vorbereitungen ihn ganz vereinnahmten³. Denn Ende der 50er Jahren bekamen nur Berufsfahrer siegessichere Werksmotorräder (Zündapp, Hercules, ...) gestellt. Privatfahrer, wie Max, musste sich selbst auf den Motocross-Strecken⁴ zum Topfahrer hochfahren und -schrauben. Zudem waren die Preisgelder nicht hoch, denn diese wurden oft vor dem Rennen bei ansässigen Geschäftsleuten eingesammelt. Manchmal gab es auch anstelle von Geld handfeste Preise, z.B. Werkzeug, eine Blumenvase oder ein Kaffeeservice⁵.



Genauso verblüffend wie seine damaligen sportlichen Erfolge waren für mich seine präzisen und detaillierten Erinnerungen. Mit immer glänzender werdenden Augen

flossen die passenden Erinnerungen zu den Bildern aus den chronologisch gehaltenen Alben. Langsam verstand ich, wie Max es schaffte, mit so Wenig so Viel zu erreichen.



Durch Ehrgeiz, Disziplin, Perfektion und sportliche Klasse. Genau diese Eigenschaften blitzten in seinen Erzählungen und in seinen Augen auf. Nun aber der Reihe nach:

Max Wenningers Renn- bzw. Laufbahn

- Geboren im April **1940**
- Volksschule Herrieden
- Ausbildung zum KFZ-Mechaniker, **1957** im elterlichen Betrieb
- Max wurde **1958** mit seiner ständig zum Motocrosser weiterentwickelten⁶ "Brot & Butter"-DKW RT 125 Bayerischer Vize - Motocross Meister
- **1959** wurde er Bayerischer Motocross Meister mit der an langen Winterabenden verbesserten DKW

- **1960** entdeckte ihn die Zweirad Union Nürnberg, daraufhin bekam er einen werkseitig vorbereiteten Motor⁷. In Kombination mit dem eigens weitermodifizierten Fahrwerk wurde er wiederholt Bayerischer Motocross Meister. Am Saisonende belegte er sogar den 4. Platz in der Deutschen Motocross-Meisterschaft.



- **1964**, gegen Ende seiner 4-jähriger Bundeswehrzeit, startete Max im Auftrag der Bundeswehr noch einmal durch: Als er zur technischen Einheit nach Regensburg wechselte, erfährt der Kommandeur von seinen früheren Motocross-Erfolgen. Das konnte sich die Bundeswehr nicht entgehen lassen, die damals Wert auf Werbung legte. Also fragte sie ihn, ob er nicht mit der Bundeswehr-Maico öffentliche Veranstaltungen (z.B. ADAC Meisterschaft) bestreiten möchte. Max sagte nicht nein, kurz darauf fuhr er mit dem damaligen Bundeswehr-Motorrad, einer von ihm modifizierten Maico M 250 B⁸, bei Geländefahrten im süddeutschen Raum mit. Trotz des hoffnungslos überalterten Motorrades konnte er mehrere Rennen gewinnen und wurde respektabler nordbayerischer Geländemeister.

1. AUTOMOBIL- U. MOTORRAD-CLUB ZIRNDORF E. V.
im ADAC

URKUNDE

Wenninger Max

erhielt bei der

„Hainberg - Geländeprüfung“

7. Gaumeisterschaftslauf ADAC Gau Nordbayern

eine Gold Medaille

1. AUTOMOBIL- U. MOTORRAD-CLUB ZIRNDORF E. V.

Der Sportleiter

P. Blauenstein

Der Vorstand

J. P. P.

Zirndorf, den 27. September 1964

- **1965** ging seine Bundeswehrzeit zu Ende. Seine herausragenden Leistungen auf dem Motorrad hatten sich in der Zwischenzeit bis zur Firma Hercules nach Nürnberg herumgesprochen. Und jetzt folgte die Kirsche auf seiner Motocross-Torte: Ein Semi-Profi Werksvertrag der Firma Hercules! Also bestritt er mit der Hercules GS 125⁹ die Deutsche Meisterschaft und weitere internationale Geländefahrten, u.a. in den Bergamasker Alpen (Italien). Die größten Widersacher kamen aus dem benachbarten Deutschland und fuhren MZ. Zu dieser Zeit war MZ materiell überlegen und betreute ihre Fahrer mit einem geradezu verschwenderischen 1:1 Fahrer-Mechaniker-Betreuungsschlüssel. Nach zahlreiche Goldmedaillen und gute Platzierungen auf der Hercules GS 125 beendete Max Wenninger verdient seine aktive Motorsportkarriere.



- **1967** Heirat und KFZ-Meisterprüfung
- **1968** Geburt der Zwillinge
- **1968 bis 1976** wohnhaft in Aschaffenburg
- **1969 bis 2004** TÜV-Prüfer und Führerschein-Prüfer
- **1976 bis 1995** wohnhaft in Herrieden
- **1990** Hausbau in Leutershausen
- **1995** Umzug nach Leutershausen
- **1987** Aktives Mitglied im Hofmann Guvaneur-Club

Garagogramm

Garagogramm ist das Charakter-Lastenheft einer Person mit Benzin im Blut. Gezeichnet wird es durch Analyse und Beobachtungen der aktiven Garageninhalte. Basis des Garagogramms ist die logische Folgefrage auf die Benzin-im-Blut-Frage, "Was steht in ihrer Garage?". Diese Frage ist essentiell, denn die Antwort gibt Aufschluss darüber, ob Restbenzin im Blut vorhanden ist und in welcher

Konzentration. Insider wissen schon lange, dass die Garage eines Mannes zuverlässige Einblicke in die Tiefen der männlichen Psyche gewähren. Also dann schauen wir mal:

Vor der Garage versucht ein bürgerlicher blauer Golf IV vom verborgenen Inhalt abzulenken, klassischer Fall von "Tiefstapelei". In der sauberen und nach logischen Gesichtspunkten geordneten Garage kamen zuerst zwei, dann drei Objekte zum Vorschein. Eine BMW R 1100 RS, die in Wikipedia folgendermaßen beschrieben wird: "Sie ist ein sportliches Tourenmotorrad der Bayerischen Motoren Werke mit dem klassisch typischen 2-Zylinder-Boxermotor." Das trifft genauso auf Max zu, der auf dem Weg in die Garage leichtfüßig die Treppenstufen hochhüpfelte. Nun zum zweiten Objekt, welches von Max mühelos und Pirouetten drehend auf einer Rangierhilfe mit Stolz präsentiert wird. Eine durch ihre Schlichtheit bestechend schöne, leider seinerzeit unfertig konstruierte 1952er Hoffmann Gouverneur¹⁰. Vor Jahren top restauriert und immer noch 1a. Auch an den vielen reisebrettbedingten Schwachstellen¹¹ des Motorrades konnte Max in den letzten 20 Jahren seinen Hang nach Verbesserung, vielleicht auch Perfektion, ausleben. Außerdem ist Gerda und Max seit vielen Jahren aktiv im Hoffmann Gouverneur Club und nehmen jährlich an den rotierenden internationalen Treffen teil.



Und dann wäre da noch das Hymer-Mobil aus des frühen 80ern zu erwähnen, das auf einer Folie auf dem Rasen neben dem Haus auf seinen nächsten Einsatz, wahrscheinlich ein Hoffmann Gouverneur Treffen, wartet. Max dachte zu Anfang über ein Turbo-Kit nach, der dem müden Mercedes 2,4 L /8 – Diesel am Berg mehr Leistung einhauchen sollte, aber das ist eine andere Geschichte.

¹ Später BayWa, jetzt Gärtnerei Karl Brenner

² Bis heute ist die DKW RT 125 mit 5 Millionen produzierten Exemplaren das meistgebaute deutsche Motorrad und das meistkopierte Motorrad der Welt, übertroffen nur durch die Honda Super Cub. (http://de.wikipedia.org/wiki/RT_125)

³ "Max machte alles für den Sport". (Zitat: ???? Wenninger)

⁴ "Motocross Strecken waren damals abgesteckten Strecken auf Wiesen, die nach dem Rennen wieder zu Wiesen wurden". (Zitat: Max Wenninger)

⁵ Damals durchaus erstrebenswerte Güter, 15 Jahre nach Kriegsende des Zweiten Weltkriegs.

⁶ Heck abgetrennt, Schwinge mit Federbeinen montiert, handgenähte Sitzbank, ...

⁷ Höhere Vorverdichtung, kürzerer erster Gang, stärkeres Motorlayout, 4 statt 3 Gänge, ...

⁸ Wurde zwischen 1959 und 1961 ca. 10.000 für die Bundeswehr produziert, Vorgänger waren die wenig geländegängigen Triumph- und DKW-Maschinen, Nachfolger war die Hercules K 125 BW.

⁹ Der Rahmen mit Schubschwinge kam von Hercules, der frisierte Motor von Sachs Schweinfurt. Eine Besonderheit in diesem Motor war der Kolben mit nur einem einzigen L-Kolbenring. Nach Aussagen von Max war der Motor bei Trockenheit sehr leistungsfähig, jedoch schmiergelte es bei nassen Wetter und letztendlich schmutzgesogenen Luftfilter diesen einzigen "L-Ring" recht zügig runter. Folgedessen ließ die Kompression stetig nach und die PS schwanden dahin.

¹⁰ Die desolate Maschine hatte Max vom Bayer Sepp aus Herrieden erstanden.

¹¹ z.B. chronische Hitzewallungen wegen verkleideten Vergasern.