

Kaderschmiede

Meister fallen bekanntlich nicht vom Himmel. Es sei denn, die für Zweiradmechaniker zuständige Abteilung des Firmaments ist in Frankfurt am Main. Denn die Absolventen der dortigen Bundesfachschule gehören zu den Besten ihres Faches.

An der Bundesfachschule für Zweiradtechnik der Handwerkskammer Rhein-Main haben in den vergangenen zehn Jahren über 600 Zweiradmechaniker ihren Meisterbrief erworben. Damit stammt jeder fünfte Zweiradmechanikermeister in Deutschland aus der Frankfurter Kaderschmiede.

Was den Standort Frankfurt so attraktiv macht, ist nicht nur seine zentrale Lage, sondern auch die räumliche Nähe der Schule zu Importeuren und Niederlassungen wie Honda, Harley-Davidson, Peugeot, Kawasaki, Triumph, Metzeler, Suzuki oder zu BMW. Seit Jahren pfe-

gen Schule und Industrie enge Kontakte, und hierin liegt wohl auch der Grund des hohen Ausbildungsniveaus, wie Schulleiter Jürgen Hunkeler erläutert: »Moderne Motorräder werden vor allem durch den zunehmenden Einsatz von elektronischen Bauteilen immer komplizierter und komplexer. Daher braucht sowohl die Industrie als auch das Handwerk immer besser ausgebildete Fachkräfte.«

Deutlich schlägt sich die Zusammenarbeit in der Ausstattung der Schule nieder. Der Fuhrpark erstreckt sich vom Roller über Enduros und Sportler bis hin zur Gold Wing. Die Werkstätten sind mit modernsten Test- und Diagnosegeräten sowie Abgas- und Leistungsprüfständen versehen, und es findet sich auch jegliches herstellereigene Spezialwerkzeug. Während die mechanischen Bauteile moderner Motorräder deutlich haltbarer sind,

Schulleiter Jürgen Hunkeler ist stolz auf die gute Zusammenarbeit mit der Industrie, die sich auch im Fuhrpark bemerkbar macht.

kommt durch strengere Abgas- und Geräuschvorschriften immer mehr Elektronik zum Einsatz, was dazu führt, dass elektronische Defekte zur Hauptschadensursache geworden sind. Zwar bieten viele Hersteller eigene Diagnosesysteme an, doch die finden schließlich nur die Fehler, auf die sie programmiert sind. »Ein guter Techniker muss in der Lage sein, durch systematisches Vorgehen und solides Grundwissen auch unvorhergesehene Fehler aufzuspüren, darauf legen wir großen Wert«, sagt Manfred Kämmerer, der die angehen-



den Meister als Dozent in Motortechnik und Elektronik unterrichtet. Viele der Ausbilder sind seit Jahren bei verschiedenen Importeuren beschäftigt. Sie kennen nicht nur die Anforderungen an das Berufsbild, sondern sorgen auch dafür, dass neueste Entwicklungen und Erkenntnisse umgehend in die Ausbildung einfließen. So verwundert es nicht, dass Hersteller und Importeure auf der Suche nach Mitarbeitern oft schon vor dem Ende der Kurse an zukünftige Absolventen herantreten, wie Jürgen Hunkeler erzählt.

Der Weg zum Zweiradmechanikermeister gliedert sich in vier Abschnitte. Die ersten beiden bestehen zu gleichen Teilen aus Fachtheorie und Praxis. Sie ma-

chen insgesamt etwa zwei Drittel der Ausbildung aus. Klassischerweise gehört zum Berufsbild des Zweiradmechanikers, dass er sowohl am Fahrrad als auch am Motorrad ausgebildet wird. In der Praxis hat sich jedoch schon lange eine immer deutlichere Spezialisierung in die Bereiche Fahrrad- und Motorradtechnologie herausgebildet. Aufgrund dieser Entwicklung können die angehenden Meister für die ersten beiden Teile der Ausbildung einen Schwerpunkt wählen und sich in Theorie und Praxis darauf konzentrieren. Der dritte Teil versorgt die Meisterschüler mit den notwendigen kaufmännischen und rechtlichen Informationen, um sie auf eine mögliche Selbstständigkeit vorzubereiten, bevor sie anschließend im vierten Abschnitt noch die pädagogischen Fähigkeiten erwerben,

um Lehrlinge auszubilden.

Insgesamt also ein dicht gedrängtes Programm, verteilt auf sieben Monate. Angepasst an die Bedürfnisse der Branche beginnen die Kurse jeweils Ende August und dauern bis Ende März des folgenden Jahres. So können sich viele Bewerber um die jährlich rund 50 zu vergebenen Plätze von ihren Arbeitgebern freistellen lassen, so wie Oliver Naegler. »Die Vollzeilkurse vermitteln das nötige Wissen sehr kompakt. Dafür ist man aber von morgens bis abends und oft auch samstags im Unterricht. Und abends und an den Wochenenden heißt es dann lernen.« Viele Meisterschüler ziehen daher in das direkt ange-



Vom Schweißen über Drehen bis hin zur intensiven Schulung im Umgang mit modernster Technik ist der Lehrplan für Meisterschüler weit gefächert.

staatliche Fördermittel, etwa in Form des Meister-BaföGs, gibt. Doch wer die Ausbildung hinter sich und den Meisterbrief in der Tasche hat, ist gut gerüstet, wie Paul Heim erzählt, dessen Weg in die Selbstständigkeit mit einer eigenen Werkstatt in Bonn schon in der kommenden Saison geplant ist. Um der zunehmenden Nachfrage nach gut ausgebildeten Mechanikern Rechnung zu tragen, bietet die Frankfurter Schule außerdem etliche Weiterbildungskurse an, zu denen auch der Lehrgang zum »Europäischen Servicetechniker Motorrad«, kurz ESTM, gehört. Der Servicetechniker soll, ausgestattet mit Kenntnissen in Elektronik und Fehlerdiagnose, als Schnittstelle zwischen Auftragsannahme und Werkstatt fungieren und in der Lage sein

Probleme zu erkennen, Lösungsvorschläge zu erstellen und so Arbeitsabläufe zu optimieren. Gerade haben die ersten zwölf Teilnehmer den Lehrgang abgeschlossen, der zusammen mit sechs europäischen Ländern entwickelt wurde. Das Pilotprojekt unter der Federführung der Frankfurter dient als Vorstufe für eine europaweit einheitliche Ausbildung. Er deckt sich weitgehend mit dem fachpraktischen ersten Teil der Meisterprüfung und wird im Meisterlehrgang auch anerkannt. »Außerdem«, erklärt Jürgen Hunkeler, »besteht die Möglichkeit, die Ausbildereignungsprüfung abzulegen, womit dann nach insgesamt 400 Unterrichtsstunden der erste und vierte Teil der Meisterausbildung abgedeckt sind.«

Sowohl Meister als auch Servicetechniker tragen große Verantwortung, wenn sie an Maschinen arbeiten, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, beruhigend also, dass hier hochqualifizierte Fachleute am Werk sind.

Text und Fotos: Sven Degenhardt



Mehr Elektronik macht Fachleute unerlässlich