

Ein Tag im Leben eines Zweiradmechanikers

Unter Druck

Hochsaison bedeutet vollen Einsatz. Werkstattleiter Steffen Walz fährt Sonderschichten, das Familienleben leidet. Der Wahnsinnsandrang fordert den ganzen Schrauber – und einen kühlen Kopf.



Schon vor der Ladenöffnung um neun Uhr wimmelt es von Kunden. Einer davon erwischt Chef Edgar Walz und versucht, ihm eine Soforthilfe abzurufen. »Nur die Vergaser einstellen«, beteuert er, »das dauert doch nicht lang.« Und beginnt mutig, bevor er weiß, ob sich die Werkstatt seiner erbarmt, mit der Demontage von Sitzbank und Tank. Junior Steffen muss außer der Reihe ran. Unter dem hochgeklappten Tank werkelt er am Vergaser, resigniert aber kurz darauf kopfschüttelnd. Und versucht, dem Kunden klarzumachen, dass das Problem wahrscheinlich beim Einlassventil liegt. Da sich

das nicht im Handumdrehen erledigen lässt, heißt's nun doch: einreihen in die Schlange der Wartenden. Das hört der Kunde gar nicht gern, feilscht erneut um einen Termin. Diesmal bleibt Steffen eisern. »Der war schon zweimal da«, erklärt er. »Jedes Mal zum Vergaserreinigen. Beim letzten Mal hat er dann zugegeben, dass die Karre ein griechisches Tuning hinter sich hat. Die haben die Düsen aufgebohrt, und jetzt verzweifelt er, weil die Abstimmung nicht passt.«

Im Hof des Familienbetriebs Zweirad-Walz in Stuttgart-Möhringen drängen sich die Mopeds. 20 hängen in der Warteschleife, fünf Aufträge werden heute abgewickelt. Wenn nichts dazwischen kommt. Ein Bike aus Idar-Oberstein hält die Pole Position für einen Check. »Wir haben sogar einen, der kommt regelmäßig aus Gera. Keine Ahnung – vielleicht sind wir ja wirklich besser als andere.« Zu Saisonbeginn, mitten in der heißen Phase, schepperte ein Japaner auf Weltreise mit einer SR 400 an, die nach 160000 Kilometern den letzten Krächzer von sich gegeben hatte. Nach Feierabend unterstützte Steffen den asiatischen Schrauber, damit der mit frischem Motor wieder gen Heimat starten konnte.

Seit über dreißig Jahren ist das Gelände einer ehemaligen Schmiede in der Hand der Familie Walz und Terrain für Yamaha aller Größen. Fahrradreparatur und -handel laufen seit 1978 nebenher. Doch noch immer überwiegen in der Jahresbilanz die motorisierten Zweiräder. Während Fahrrad-Spezialist und Walz-Mitarbeiter Ekkehard Gaede Rad um Rad mit elegantem Schwung aus seinem Teil der Werkstatt in den Hof chauffiert, lässt Edgar Walz eine neu aufgebaute Maschine warmlaufen. Steffen beginnt mit einer Erstinspektion. »Am Freitag kam ein Kunde mit einer Fazer«, berichtet

er. »Wir sollten kurz noch eine Großinspektion – fünf Stunden! – durchführen, weil er am Samstag in Urlaub fahren wollte. Das wäre eine komplette Nachtschicht geworden.« Er deutet auf den Hof, wo die Fazer brav mit den anderen in Reih und Glied steht. »Ja, ja, plötzlich ist Pfingsten!« ergänzt Ekkehard Gaede, der gerade einen neuen Reifen auf ein Mountainbike zieht.»Letzte Woche war einer mit einer 600er da. Wir sollten mal drüberschauen. Die Kette hing schon auf der Schwinge, und die Ritzelzähne waren total krumm«, erzählt Steffen weiter und biegt seinen Zeigefinger zu einem Angelhaken, »und als der Vater den Koffer runternimmt, fällt der ganze Gepäckträger ab.« Eine Vmax bollert auf den Hof. Der Besitzer gibt sie in Zahlung, um sich eine XJR 1300 zu gönnen. Steffen unterbricht die Inspektion, erstellt ein Gebrauchtprotokoll für die Max und weist den stolzen Besitzer in sein neues Traumbike ein. »Seine Freundin fährt eine XJR. Da ist er ein paar Mal drauf-gesessen«, kommentiert Senior Walz. »Mir ist's recht. Gebraucht verkauft sich die Vmax sehr gut.« Zwei Herren in Grün tauchen auf. Nicht etwa auf der Suche nach Gesetzesbrechern, sondern schlicht nach 'ner neuen Gebrauchten.

Einen Mechaniker mehr würde die Werkstatt locker vertragen. Aber gute Mitarbeiter und vor allem Auszubildende sind laut Steffen nur schwer zu finden. »Die letzten haben das erste Lehrjahr nicht überlebt.« Er zuckt mit den Schultern. »Die Arbeitsmoral. Die sind einfach nicht mehr in die Schule oder hier nicht mehr aufgetaucht. Und die Kunden mögen halt keine Kratzer...« Die Polizisten ziehen wieder davon. War wohl nichts Passendes dabei.

Statt sich in der Mittagspause zu entspannen, schlingt Steffen sein Mikrowellengericht hinunter. Für ihn gibt's wichtigere Dinge als Essen: die Vorbereitung auf den Yamaha-internen Mechaniker-Wettbewerb. 1999 wurde er Zweiter in Deutschland; dieses Jahr peilt er die Vorrunde in Amsterdam und den Endkampf in Japan an. Sein Preis beim letzten Mal: der Yamaha-Roller Neo's. »Mit dem habe ich meinen Sohn herumkutschert, bis er ihm zu langsam wurde. Er ist jetzt fünf.« Ein typischer Fall von genetischer Verwandtschaft. Auch Onkel Christoph, gleichfalls Walz, Buchhalter und Springer für beide Werkstätten, war bereits mit dreieinhalb motorisiert. Edgar und Steffen fuhren lange Zeit Straßenrennen, Trial- und Motocross-Wettbewerbe; Christoph hat sich mehr auf Downhillrennen mit dem Mountainbike verlegt und nimmt als einziger von den dreien noch an Wettkämpfen teil. »Leider ging es irgendwann wegen dem Geschäft nicht mehr«, trauert Steffen seinen aktiven Sportzeiten hinterher. »Aber wenn mein Ältester das Fahrrad sicher beherrscht, gibt's erste Versuche auf dem Motorrad.« Noch während der offiziellen Mittagspause knöpft sich Steffen die Vmax vor, fährt Probe und diagnostiziert ihr Allgemeinbefinden. Am frühen Nachmittag drängelt eine Fahr-schul-Virago nach vorn. Am Schalthebel ging ein Splint stifen. Steffen erledigt die Kleinigkeit zwi-schendurch. Der Fahrlehrer strahlt über den prompten Service und betont, dass nicht alle Werkstät-ten ihm in solchen Notfällen so fix wieder auf die Beine beziehungsweise das Bike helfen.

Ab 17 Uhr strömen Kunden in hellen Haufen herbei. Viele wollen Ersatzteile, ein Virago-Treiber auf die Schnelle einen neuen Hinterreifen. Steffen schiebt ihn dazwischen. Ein anderer Kandidat hat zwar einen Kundendienst-Termin, aber auch einige Ideen, was Walzens noch so eben mit erledigen könnten. Der Chef sagt zwar nichts, doch sein Stirnrunzeln zeigt, wie ungelegen diese Sonderwün-sche kommen.

Steffens reguläre Nummer fünf auf der Auftragsliste schwebt auf der Hebebühne. Ihren TÜV-Termin hat die XT 500 schon seit über einem Jahr verschwitzt. Der nach einem Bad im Ultraschallbecken lechzende Vergaser verrät eine längere Standzeit. »Die Kundin wartet seit über vier Wochen. Wir

haben immer ein, zwei Tage pro Woche ohne Termine, um das alles aufzuarbeiten. Derletzt war mal alles erledigt – doch tags darauf sah es schon wieder so aus wie jetzt.«

Bis vor einem Jahr hat der Walz-Clan geschlossen auf dem Grundstück gewohnt. Dann ist Steffen mit seiner Familie ins 34 Kilometer entfernte Ebersbach gezogen. Nicht wegen familiärer Zwistigkeiten. Die gibt es selten. Und wenn es mal geschäftlich kracht zwischen ihm und dem Vater, ist das nach Feierabend vergessen. Zum Motorradfahren bleibt wenig Zeit. Und für die Familie zu wenig. »Meine Frau hat meine Arbeitszeiten gekannt, bevor sie mich geheiratet hat. Aber mit den Kindern ist das schon schwieriger. Vor allem der Ältere sagt dann immer: Bleib doch gleich im Geschäft.« In der Hochsaison ist Samstagsarbeit die Regel, auch zwei- bis dreimal die Woche eine Sonderschicht bis spät in die Nacht. »Die Bezahlung ist nicht so üppig, dass viele den Job machen wollen. Die gehen lieber zu Daimler ans Band.« Steffen schmunzelt. Und gesteht, dass es auch schon Situationen gab, in denen er die Nase von Motorrädern gestrichen voll hatte. »Da bin ich mit dem Fahrrad los. Nach vielen Kilometern über die Alb war alles wieder im Lot. Trotz all den Scherereien ist es nämlich mein Traumberuf.«

Jeden Sommer das gleiche Bild: Horden von Motorradfahrern stehen bei den Werkstätten Schlage, gieren nach einem Termin für ihr bestes Stück. Natürlich sofort.

Und jedes Jahr staunt die Bikerschaft darüber, dass die schraubende Zunft die Flut von Aufträgen nicht über Nacht meistern kann. Der Unmut wächst, das Quecksilber steigt, die Kiste steht rum, und schuld ist, »natürlich«, die Werkstatt. Dabei weiß eigentlich jeder, was sein Moped braucht, um rechtzeitig einsatzbereit zu sein: einen gründlichen Check und liebevolle Pflege WÄHREND der Eiszeit.

Der Hang zum verspäteten Rundumschlag verblüfft umso mehr, als Werkstätten zunehmend einen Winterservice anbieten. Neben der puren Unterstellmöglichkeit – »wir lagern Ihre Maschine in einer trockenen und gesicherten Halle bis auf Abruf« – werben die Händler mit preiswerten Komplettpaketen: Überwinterung inklusive Batteriewartung, General-, Motor- und Vergaserreinigung, Rostentfernung, Rostschutz, Konservierung aller Lackteile, Lager-, Bremsen-Kettenpflege und und und. Der Abholservice gehört bei solchen Angeboten schon fast zum guten Ton. Manche Betriebe gehen noch einen Schritt weiter, versuchen die Kundschaft für die besonders schwierige Situation des Zweiradgewerbes zu sensibilisieren – »im Sommer die Hölle, im Winter tote Hose« – und locken mit Rabatten für Inspektionen und andere Arbeiten, die in der Hochsaison erheblich teurer zu Buche schlagen: Reifenwechsel, Tuning, Umbauten aller Art. Nichtsdestotrotz lässt sich der landläufige Biker nur schwer zum Winterkunden bekehren. Während sich die Mechaniker in der kalten Jahreszeit nach wie vor um die Aufträge prügeln, gibt es ab Ostern Gerangel um die Brückentage und lange Gesichter bei der Planung des Sommerurlaubs.

In Werkstätten, die sich schwerpunktmäßig mit Restaurierungen beschäftigen, kann es allerdings genau umgekehrt ausschauen. Vielleicht weil sich Alteisen-Besitzer grundsätzlich intensiver mit ihren Bikes beschäftigen. Der Chef einer Guzzi-Schmiede nahe Bremen jedenfalls macht grundsätzlich im Sommer die Schotten dicht, denn »da is nix los, nech, da sind die Jungs alle unnerwegs«. Sein Glück. Denn wie das Gros der Zweirad-Mechaniker schrubbt er selber gern auf dem Motorrad um die Kurven, und zwar am liebsten wenn die Sonne lacht und der Asphalt trocken ist.