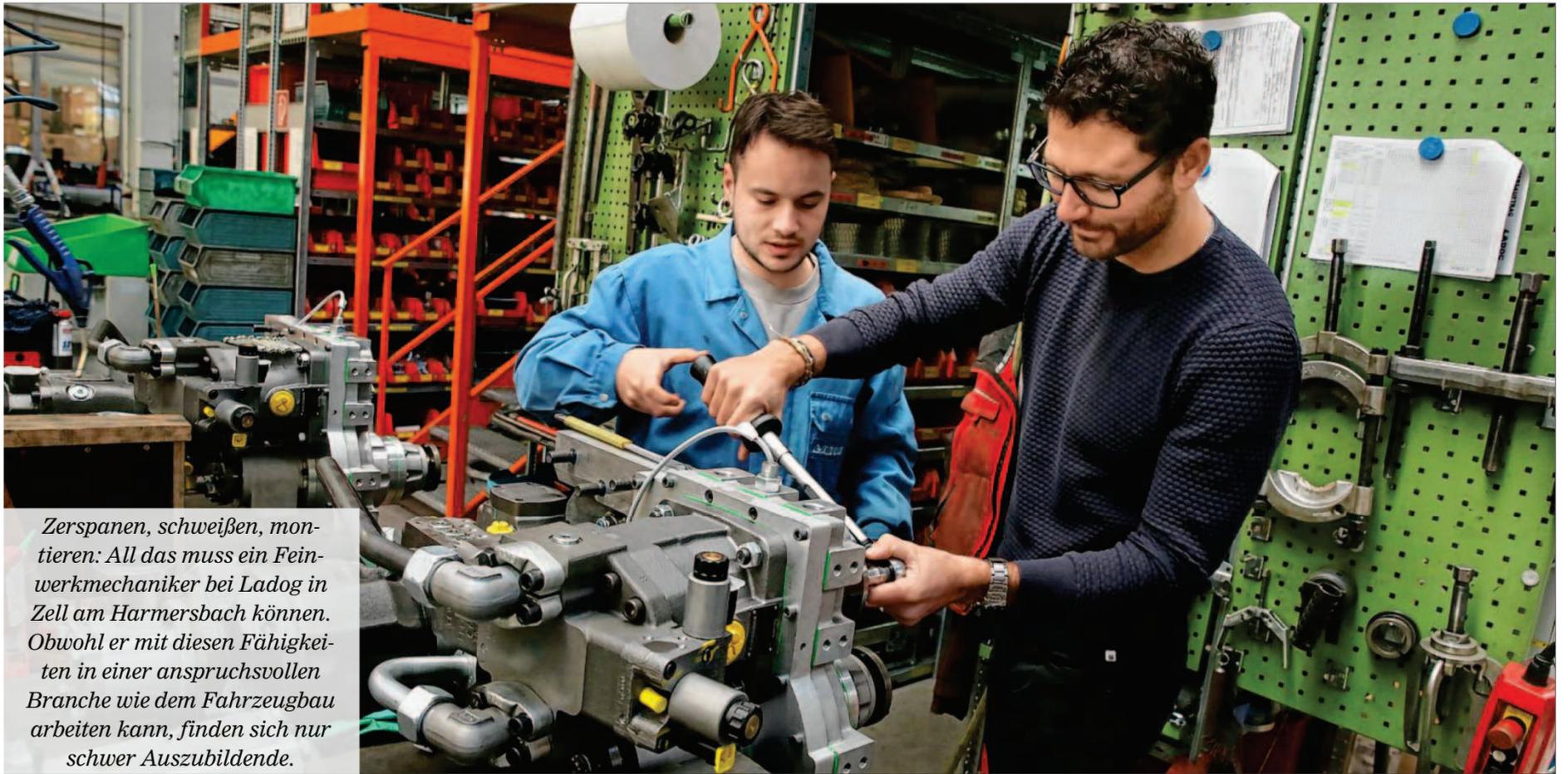


ORTENAU - REPORTAGE



Zerspanen, schweißen, montieren: All das muss ein Feinwerkmechaniker bei Ladog in Zell am Harmersbach können. Obwohl er mit diesen Fähigkeiten in einer anspruchsvollen Branche wie dem Fahrzeugbau arbeiten kann, finden sich nur schwer Auszubildende.

Feinarbeit am Fahrzeugherz

VON SIMON ALLGEIER (TEXT) UND ULRICH MARX (FOTOS)

Noch heute sollen die vier vor Marc Oehler auf der Werkbank aufgebauten Getriebe fertig werden. Vier Tage hat der Feinwerkmechaniker dann an den jeweils bis zu 320 Kilogramm schweren Ausführungen des „Hydro 99“ gearbeitet. „Das bauen wir seit 20 Jahren mit Erfolg“, sagt Michael Huber. Er ist Feinwerkmechanikermeister und leitet als solcher die Fertigung und die Ausbildung bei Ladog in Zell am Harmersbach.

Zerspanen, Schweißen und Montieren, diese drei Arbeiten sollte ein Feinwerkmechaniker laut Huber nach seiner dreieinhalbjährigen Ausbildung beherrschen. „Der Beruf ist sehr handwerklich geprägt“, erklärt der Meister, wengleich der Schwerpunkt hier bei Ladog auf dem Maschinenbau liege.

STICHWORT

„Azubi gesucht“

In der Reportageserie der MITTELBADISCHEN PRESSE stellen wir jeden Donnerstag einen Ausbildungsberuf vor, für den Unternehmen in der Ortenau noch Azubis suchen. In der fünften Folge geht es um die Ausbildung zum Feinwerkmechaniker.



Marc Oehler gibt eine dünne Raupe Dichtmasse auf ein massives handtellergroßes Stahlteil. „Das ist die Parkbremse“, sagt er und streicht die grüne Masse mit einem Pinsel glatt, bevor er das kreisrunde Anbauteil vorsichtig in die Aussparung am Getriebe einführt. Die zwölf Schrauben, mit denen es befestigt wird, liegen schon parat. Jede von ihnen erhält an der Spitze einen Ring aus Dichtmasse, bevor Oehler sie einsetzt. Ein kurzer Schlag mit dem Gummihammer auf die Parkbremse, dann zieht er die Schrauben über Kreuz mit dem Druckluftschrauber an und mit dem Drehmomentschlüssel anschließend fest. Jetzt noch ein Entlüftungsröhrchen einschrauben und dann steht auch schon die Montage der Kupplung an.

Das Getriebe bildet neben dem Dieselmotor das Herzstück der Fahrzeuge für den Winterdienst, das Mähen oder Kehren, die bei Ladog nach etwa zweitägiger Bauzeit aus der Werkshalle rollen. „Jedes Fahrzeug ist eine Einzelanfertigung“, erklärt Michael

Huber und geht weiter zu Justin Vogt. Die Grundzüge der Metallbearbeitung, das Feilen, Bohren, Drehen und Fräsen, die man bei Ladog in den ersten drei Monaten der Ausbildung zum Feinwerkmechaniker erlernt, hat er längst verinnerlicht. Er ist einer von zwei Feinwerkmechaniker-Azubis des 60 Mitarbeiter zählenden Unternehmens. Der Auszubildende im vierten Lehrjahr hat eine Kleinserie von 450 Schwenkzylindern an der Fräsmaschine herzustellen. „Pro Teil brauche ich etwa eine Minute“, sagt Vogt, nimmt ein kurzes Vierkantrohr aus der Gitterbox, spannt es in die Maschine und kontrolliert die Schräge des sogenannten Sinustisches. „7,5 Grad, das passt.“ Auch die drei Anschläge für das Werkstück hat Justin Vogt bereits eingestellt. Das ausgefräste Halbbrund muss der Auszubildende noch mit der Feile glätten. „Damit sich niemand dran verletzt.“ Wiederholen wird sich diese Aufgabe so schnell nicht. Die Schwenkzylinder sollen für die Produktion in den nächsten zwei Jahren ausreichen.

Viktor Chabot setzt die Messlehre an einem großen Aluminiumussteil an. Es soll ein Adapterflansch werden, mit dem der Dieselmotor des Fahrzeugs mit dem Getriebe verbunden wird. Zur Sicherheit steckt der Auszubildende im dritten Lehrjahr die Scheibe anschließend

noch auf den Motor, der als Muster auf seiner Werkbank steht. „Wir müssen hier mit einer Genauigkeit von einem Hundertstel fertigen, das ist ein Viertel von der Dicke eines Haars“, erklärt Michael Huber. Es passt alles. Damit das bei den hochwertigen Teilen, die hier gedreht werden, nicht die Ausnahme ist, bekommen die Auszubildenden gleich zu Beginn eine goldene Regel mit auf den Weg: „Lieber zu wenig wegdrehen als zu viel, nacharbeiten geht immer“, nennt sie Michael Huber und geht noch einmal zur Werkbank von Marc Oehler, vorbei an den Fahrzeugen, die aufgereiht darauf warten, vollständig verkleidet zu werden.

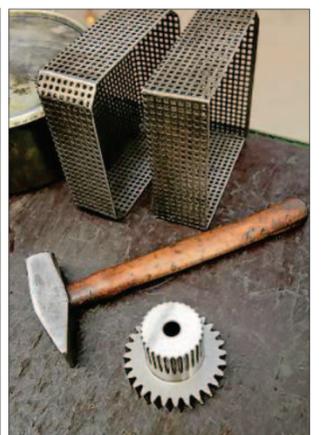
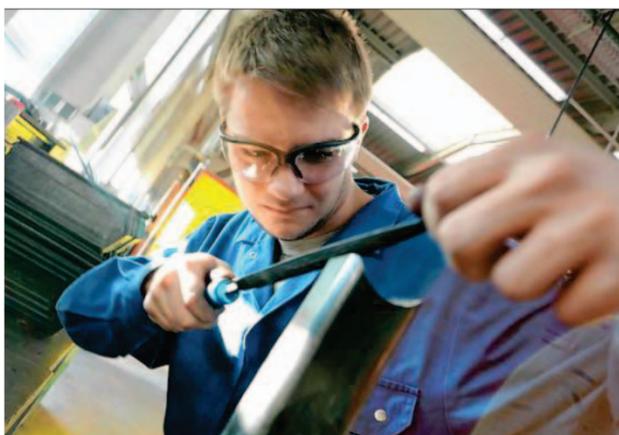
„Wir verwenden für unsere Fahrzeuge zwei unterschiedliche Rahmengrößen“, sagt Huber und geht weiter zum Hochregallager, in dem sich die Ersatzteile stapeln. Das Ziel sei, auch nach 20 Jahren noch Teile liefern zu können. Grundsätzlich seien die Fahrzeuge aber äußerst robust. An der Hallenwand stapeln sich große Holzkisten mit Motoren – Vier- und Sechszylinder mit einer Leistung von 60 bis 160 PS. Wichtiger als die reine Motorleistung ist bei den von Ladog produzierten Fahrzeugen, wie die Kraft auf die Straße kommt. „So eine Schneefrä-

se braucht ganz schön Power, um durchzukommen“, erklärt Huber. Und da kommt wieder das Getriebe ins Spiel, an dem Marc Oehler gerade die Kupplung einsetzt, ein massives sternförmiges Stahlrad. „Wir verwenden keine mechanische Kupplung mehr und haben dadurch auch keinen Verschleiß“, sagt Huber nicht ohne Stolz. Hydraulik ist das Stichwort. Der Dieselmotor treibt lediglich Pumpen an, die wiederum den Öldruck erzeugen, der es ermöglicht, dass das Fahrzeug ganz langsam fährt, obwohl der Motor hoch dreht. „Wir können bis zu sechs Pumpen hintereinanderschalten“, erklärt der Feinwerkmechanikermeister, das sei wichtig, um die unterschiedlichen Anbaugeräte antreiben zu können.

Mit einem großen Schraubenschlüssel greift Marc Oehler einen Zacken des Kupplungsrad und verhindert so, dass es sich auf der Antriebswelle drehen kann, während er die Sicherungsschrauben festzieht. Erst eingebaut im Fahrzeug wird sich zeigen, ob er alles richtig montiert hat. Michael Huber hat da keine Bedenken. Schließlich hat Oehler das Handwerk des Feinmechanikers bei Ladog gelernt.

■ Lesen Sie nächsten Donnerstag: Volontärin Leoni Schmidt-Enke probiert den Beruf der Einzelhandelskauffrau aus.

■ Eine Bildergalerie zu diesem Thema finden Sie unter: www.bo.de | Webcode: 12288



Ein Beruf, viele unterschiedliche Tätigkeiten: Justin Vogt, Auszubildender zum Feinwerkmechaniker bei Ladog in Zell am Harmersbach, gibt einem künftigen Schwenkzylinder den letzten Schliff (von links). Sein Kollege Viktor Chabot prüft derweil, ob die Maße eines Adapterflanschs passen, der Motor mit Getriebe verbinden soll. Anschließend wird der Antrieb in die Fahrzeuge eingebaut.