

Der Super-Mech

Zuerst wurde Flavio Helfenstein der beste Mechatroniker der Welt, nun baut er in Eigenregie Sportwagen. Zu verdanken hat er seinen steilen Aufstieg in der Autobranche auch dem Garagistenverband. Dieser fördert Talente wie ihn aktiv und sichert so den Berufsnachwuchs. *Von Alex Reichmuth und Fabian Häfeli (Bild)*



«Immer am Schräubeln»: Berufsweltmeister Helfenstein.

Was Autos angeht, weiss Flavio Helfenstein alles, er versteht alles, er kann alles. «Ich war schon als Bub immer am Schräubeln», sagt er. Da er quasi in einer Garage aufgewachsen ist, hatte er von klein auf die Möglichkeit, seine Begeisterung für Handwerkliches und Technisches auszuleben. Dieses Jahr nun, so ist es geplant, übernimmt Helfenstein zusammen mit seinem Bruder das Geschäft vom Vater, eine Toyota-Markengarage im luzernischen Hildisrieden.

Man zweifelt keinen Moment, dass er diese Herausforderung mit Bravour meistern wird. Denn der 25-Jährige hat seine Qualitäten längst unter Beweis gestellt. Fachlich macht ihm keiner etwas vor – weder in der Schweiz noch weltweit. 2010 wurde er Schweizer Meister als Automobil-Mechatroniker. Ein Jahr später holte er den Weltmeistertitel an der Berufs-WM in London. «Wenn ich antrete, will ich gewinnen», konstatiert Helfenstein lakonisch.

Weltmeister zu sein, bedeutet, dass er so schnell wie kaum ein anderer Autos auseinandernehmen und wieder zusammenbauen kann. Dass er so effizient wie fast niemand Fehler und Probleme beim Motor, bei der Steuerung oder bei der Karosserie erkennt und löst. Dass er so zuverlässig wie nur möglich die vielen elektronischen Daten interpretieren kann, die die Diagnosegeräte auf das Display bringen.

Traumberuf für viele

Flavio Helfenstein ist nicht nur ein Technikcrack. Er tritt bescheiden, aber doch selbstbewusst auf, ist gewinnend im Umgang. Der junge Mann wirkt zudem ausgeglichen und bodenständig – gute Voraussetzungen, um auch im Kontakt mit Kunden zu bestehen.

Und doch stiess selbst er an den Berufsweltmeisterschaften an Grenzen. «Es war härter, als ich angenommen hatte», bekennt Helfenstein. Vier Tage lang äusserst konzentriert ein vertracktes Fahrzeugproblem nach dem anderen zu lösen, immer unter Hochdruck, die 28 Konkurrenten ständig hart im Nacken – das ging an die Substanz. Mental, aber auch physisch – etwa, wenn Helfenstein vor lauter Konzentration auf den Wettkampf vergass zu essen. «Da ist man schon mal unterernährt», erinnert er sich.

Doch es reichte zum Sieg. Entscheidend sei am Ende wohl das Mentale gewesen, so Flavio Helfenstein, denn auf diesem Niveau seien technisch alle top. Bringt ihm der WM-Titel

konkret etwas als Berufsmann? «Auf jeden Fall», meint er. Über seine Fähigkeiten gebe es mit dem Titel keine Zweifel mehr, was im Umgang mit Kunden ein Vorteil sei. «Zudem konnte ich auf dem Weg zum Weltmeistertitel zahlreiche Kontakte knüpfen – etwa zu potenziellen Lieferanten.» Kontakte, die ihm den Einstieg ins Unternehmertum nun erleichtern.

Helfensteins kometenhafter Aufstieg in der Autobranche wäre kaum möglich gewesen ohne den Support des Autogewerbeverbands

«Ich konnte auf dem Weg zum Weltmeistertitel zahlreiche Kontakte knüpfen.»

Schweiz (AGVS), also des «Garagistenverbands». Der Verband organisiert nicht nur die Berufswettkämpfe der Autobranche in der Schweiz und führt Vorausscheidungen für internationale Meisterschaften durch, sondern betreut und trainiert die Nominierten spezifisch und zielgerichtet. «An solchen Meisterschaften wollen wir zeigen, dass das Schweizer Autogewerbe Weltspitze ist», sagt Olivier Maeder, Leiter Aus- und Weiterbildung beim AGVS. Es gehe dem Verband dabei nicht nur um Prestige, sondern auch darum, Berufseinsteigern und Lehrlingen einen Ansporn zu bieten, sich anzustrengen und zu engagieren.

Zwar interessieren sich auch heute noch viele Junge für eine Lehre in der Automobilbranche. Automechaniker zu werden – oder Automobil-Mechatroniker, wie die moderne Bezeichnung lautet –, ist noch immer ein Traum vieler Schulabgänger. Doch nicht nur die Zahl der Bewerber für eine Lehre muss stimmen, sondern auch deren Qualität. «Der Beruf ist enorm anspruchsvoll geworden», meint Maeder. Wegen der technischen Entwicklung der Fahrzeuge seien heute mehr und mehr fundierte Kenntnisse in Informatik und Elektronik notwendig, während die Fähigkeiten in der Mechanik nach wie vor unabhängig seien.

Vorteil Auto

«Im Kampf um die besten Lehrlinge haben wir harte Konkurrenz durch andere technische Berufe, etwa Informatiker, Elektroniker oder Polymechaniker», so Maeder. Bewusst setze der Verband auf Informationskampagnen oder Kinospots, um für die eigene Branche zu werben. Auch mit der Präsenz an Berufsmessen sollen Talente angezogen und Karrierechancen aufgezeigt werden. Einen Vorteil hat die Fahrzeugbranche dabei gegenüber konkurrierenden Wirtschaftszweigen: Das Auto ist ein hochemotionales Produkt, das auf Jugendliche eine starke Faszination ausübt.

Berufsweltmeister Flavio Helfenstein selber hat zuerst die vierjährige Lehre zum Automobil-Mechatroniker absolviert. Parallel zu seinen Vorbereitungen für die Welt- und Schweizer Meisterschaft liess er sich dann zum Automobiliagnostiker weiterbilden. Damit ist er eine Art Chefarzt, was Autokrankheiten angeht. Der AGVS bietet neben technischen Weiterbildungen auch solche an, bei denen betriebswirtschaftliche Fähigkeiten im Vordergrund stehen.

«Das Schöne am Autogewerbe ist, dass es von den Anforderungen her so breit wie sonst kaum eine Branche ist», so Helfenstein, «Mechanik, Elektronik, Informatik, Verkauf, Unternehmertum – alles kommt hier zusammen.» Je nach Fähigkeiten und Vorlieben könne man sich auf das eine oder andere spezialisieren. Auch Olivier Maeder vom AGVS sieht die «Durchlässigkeit» zwischen den einzelnen Berufsbildern als wichtigen Trumpf des Autogewerbes. Allerdings habe die Vielseitigkeit auch Nachteile. «Unsere Berufsleute werden gerne von anderen Wirtschaftszweigen abgeworben, etwa von der Maschinenindustrie als Techniker oder von der Versicherungsbranche als Experten.»

Im eigenen Rennwagen

Flavio Helfenstein jedenfalls wird den Autos treu bleiben. Er hat eine neue Herausforderung in Angriff genommen: Fahrzeuge für den Rennsport zu bauen. «Zusammen mit meinem Bruder versuche ich, hier ein zweites Standbein für unser Familienunternehmen aufzubauen», sagt der Luzerner. Die neuen kommerziellen Chancen sind für den künftigen Unternehmer Helfenstein sicher wichtig. Genauso wichtig ist für den Automobilfreak aber, dass die Spezialisierung auf Sportautos ihn technisch noch mehr fordert. «Zeugs bauen, das es noch nicht gibt», umreisst er seinen Ansporn. Es geht um einzelne Fahrzeuge, darum, Wege zu finden, sie noch besser, noch schneller zu machen. «Will man hier Erfolg haben, gibt es nur noch den Selbstbau.»

Im Auftrag seiner Kunden kann Helfenstein so stundenlang neue Fahrzeugteile entwerfen, kann bohren und fräsen, präbeln und tüfteln. Hobby und Beruf verschwimmen ineinander. In der Werkstatt zu stehen, wird für ihn wohl auch künftig ebenso verlockend sein, wie in den Ausgang zu gehen. Dass er auch selber hin und wieder Rennen fährt, überrascht nicht – mit einem selbstgebaute Fahrzeug, versteht sich. Das Limit zu suchen, das gerade noch Mögliche aus einem Auto herauszukitzeln, ist sein Antrieb. Er braucht den Kick, den Kantengang. «Bei der Verbesserung von Sportautos darf ich mir keine Fehler leisten», sagt Flavio Helfenstein, «sonst geht der Kunde rasch woanders hin.» Mit dem entsprechenden Druck kann er gut umgehen. Den kennt er von der Berufsweltmeisterschaft her. ○

Service

Weniger Treibstoff

Mit einigen Kniffen und Tricks lässt sich beim Autofahren viel Energie sparen.

Heute erfährt jeder Neulenker in Kursen, wie sich mit einer geeigneten Fahrweise Benzin oder Diesel sparen lässt: defensiv beschleunigen und abbremsen, möglichst tiefe Gänge einlegen. Neben einem ökologischen Fahrstil gibt es weitere Möglichkeiten, wie man den Treibstoffverbrauch reduzieren kann: Reifen mit einem geringen Rollwiderstand verwenden. Den Luftdruck in den Reifen hoch halten. Ein spezielles Leichtlauföl verwenden, um die



«Schnelle Zeit»: Spitzensportler Cologna.

Reibung und den Verschleiss im Motor zu reduzieren. Heck- und Dachträger, die man nicht benötigt, demontieren. Unnötiges Gepäck entfernen. Elektrische Verbraucher wie Klimaanlage zurückhaltend einsetzen.

Der Autogewerbeverband Schweiz (AGVS) rechnet vor, dass bis zu zwanzig Prozent Sprit sparen kann, wer solche Tipps konsequent beherzigt. Pro Jahr kann das im Portemonnaie schnell eine Einsparung von mehreren hundert Franken bedeuten. Der Verband hat darum den Auto-Energie-Check ins Leben gerufen: In den Garagen, die dem Verband angeschlossen sind, können sich Autobesitzer für einen technischen Test melden. Dieser dauert eine halbe Stunde und wird mit einem Beratungsgespräch ergänzt.

Der Auto-Energie-Check wurde mit Unterstützung des Programms Energie Schweiz des Bundes entwickelt. Als Botschafter des Tests fungiert Langlaufstar Dario Cologna. Warum engagiert er sich in diesem Bereich? «Genauso wie mich ein gutpräparierter Ski für eine schnelle Zeit in der Loipe unterstützt», meint der Langlaufweltmeister gegenüber der *Weltwoche*, «hilft der Auto-Energie-Check den Autofahrern, die Treibstoffkosten zu senken und die Umwelt zu schonen.» (are)