

# Zum Duell, Herr Hatscher!

Er hat nichts als Autos im Kopf und Benzin im Blut: Wir haben uns mit Jörg Hatscher einen ungewöhnlichen Zweikampf im Geländewagen geliefert.



Hermann Pentemann (7)



VON THOMAS HASELIER

Fursten Forest liegt irgendwo im Niemandsland zwischen Lingen und Osnabrück bei Fürstenau und ist so etwas wie eine riesige Spielwiese für richtige Männer. Das ehemalige Bundeswehrgelände ist zu Europas größtem Freizeitgelände geworden. Man kann dort in einem geliehenen Panzer im Gelände Dampf ablassen, mit dem Quad durch den Matsch heizen oder es sich richtig beim Paintball besorgen. Man kann sich aber auch mit dem eigenen Geländewagen auf einen Kurs wagen, auf den man sich mit einem fahrbaren Untersatz gewöhnlich nicht trauen würde.

Genau hierhin hat mich Jörg Hatscher zum Duell gelockt. Hatscher ist Inhaber und Geschäftsführer der Oldenburger Firma Intax und des Taxiunternehmens Hatscher („Acht-elf-elf“). Er hat, so behauptete wenigstens seine Mutter, nur Autos im Kopf. Sie wird nicht ganz Unrecht gehabt haben, denn nicht nur im Hauptberuf hat er mit Autos zu tun. Nebenher fährt er auch noch Autorennen, Rundstreckenrennen wie die 24 Stunden auf dem Nürburgring mit einem Mercedes der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft aus dem Jahr 1996. Den 520 PS starken Koffer prügelt der 57-Jährige derart schnell über die Strecke, dass er es im vergangenen Jahr zur Vizemeisterschaft in der Tourenwagen Classics gebracht hat.

Naheliegender wäre ja gewesen, mit mir irgendwo ein Rennen mit einer Karre auszutragen, an der nicht mehr viel kaputt gehen kann. Hatscher ist aber ein fairer Sportsmann, er entschied sich lieber für den Trialkurs im Fursten Forest. „Damit habe ich auch keinerlei Erfahrung“, sagt er, um mir Mut zu machen. So stehe ich nun mit ihm vor einem bulligen Toyota

Land Cruiser in einem Gelände, das die Herzen jedes Outdoor-Fans höher schlagen lässt, das man aber eigentlich lieber mit festen Schuhen zu Fuß statt im Auto bewältigen sollte. Hier hat Hatscher mit dicken Bambusstöcken, auf denen jeweils ein Tennisball thront, einen Kurs abgesteckt. Den gilt es so zu bewältigen, dass die Bälle nicht herunterfallen. „Das Wichtigste: Die Daumen nicht im Lenkrad verhaken! Sie können sonst brechen, wenn das Lenkrad umschlägt“, warnt Hatscher. Ja, nee, ist klar.

## Zum Warmmachen brettert er mit dem Feldjägerwagen in einen Tümpel. Keine Kompromisse!

Der matt-olivfarbene Toyota wirkt mit seinen grobstolligen Reifen riesig. Er ist von Hatschers Firma für die Feldjäger der Bundeswehr komplett umgebaut worden. Wesentlichste Änderung und Voraussetzung, es überhaupt ins Gelände wagen zu können, ist das deutlich höher gelegte Fahrwerk. Die Bodenfreiheit ermöglicht die Bewältigung von Passagen, in die man sich als Normalsterblicher sonst nur mit Kletterausrüstung trauen würde.

Hatscher fährt zum Warmmachen ein paar Runden durch das mit Tümpeln übersäte Freigelände und knallt mit brachialer Wucht durch das Wasser, das in Riesenfontänen zur Seite spritzt. Da geht der Racer mit ihm durch. Ich sage mir, dass es ja nicht aufs Tempo ankommt, sondern überhaupt aufs Ankommen ...

Zuversicht ist ganz offensichtlich eine der Kernkompetenzen des Jörg Hatscher. Eigenwillig sei er schon immer gewesen, sagt er im Gespräch über seinen Werdegang. An Obrigkeiten hat er sich stets gerieben und lieber den eigenen Weg gesucht. Das führte im ostfriesischen Leer erst zu gelegentlichen Reibereien mit sei-

## MANAGER VERSUS REPORTER

**Der Unternehmer** Jörg Hatscher (57) wächst im ostfriesischen Leer auf. Nach dem Abbruch des Gymnasiums betreibt er als junger Mann eine Kneipe in Oldenburg, parallel beginnt er, Taxi zu fahren. Später gründet er zunächst seinen eigenen Taxidienst, dann ein Unternehmen, das bundesweit auf die Umrüstung von Taxis spezialisiert ist. Privat fährt er Autorennen.

**Die Firmen** Für Hatschers Funkmietwagen arbeiten inzwischen mehr als 80 Menschen. Bei seinem größeren Unternehmen, der Intax GmbH, sind es sogar 111 Angestellte, die einen Jahresumsatz von zwölf Millionen Euro erwirtschaften. Intax übernimmt für verschiedene Großkunden die Umrüstung von Fahrzeugflotten. Dazu zählt unter anderem die Bundeswehr, für die Hatscher auch den Toyota Land Cruiser ausgestattet hat, mit dem dieses Duell ausgetragen wurde. Jüngst machte Intax mit einem Auftrag zur Umrüstung von Elektrowagen des US-Autobauers Tesla zu Taxis Schlagzeilen.

**Zum Duell – die Serie** Sein wahres Ich zeigt der Mensch eher im Wettkampf als beim Tee. Für diese Porträtserie fordern wir daher in jeder Ausgabe einen Entscheider aus dem Nordwesten heraus. Ob Tischkicker oder Tennis, Bowling oder Boxen – die Disziplin bestimmt unser Interviewpartner. Unter anderem haben wir gegen Oldenburgs Oberbürgermeister Jürgen Krogmann Fußball gespielt und gegen Ex-EWE-Chef Werner Brinker Basketball.

Die Duellanten:  
**Jörg Hatscher**  
(links) und  
**Thomas Haselier.**



nen Lehrern bis hin zum Abbruch des Gymnasiums – und dann zu einer beachtlichen Unternehmerkarriere. Als junger Mann betrieb er in Oldenburg in der Nadorster Straße eine Kneipe mit dem Namen Seehund, in der sich neben Hinz und Kunz auch viele Taxifahrer trafen. So kam es, dass Hatscher selbst einen Personenbeförderungsschein machte und nebenher Taxi fuhr. Irgendwann kam er auf die Idee, dass es besser sein könnte, nicht nur für das Konto eines anderen Fahrgäste von A nach B zu befördern. Er gründete 1986 seine eigene Firma, die Hatscher Funkmietwagen, und hatte schnell Erfolg. Seine Prinzipien – „absolute Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und ausgesucht freundlicher Umgang mit den Kunden“ – führten dazu, dass er den Fuhrpark ständig erweitern musste, um der Nachfrage gerecht zu werden. Schließlich war es so weit, dass er selbst nicht mehr hinter das Lenkrad musste, sondern mit der Führung der Firma ausgelastet war. Heute hat sie mehr als 80 Mitarbeiter.

Hatscher wäre aber nicht Hatscher, wäre er damit zufrieden gewesen. Ihn wurmte, dass er seine Wagen nach ihrer Karriere als Taxi nur schlecht an Privatleute weiterverkaufen konnte. Er tüftelte so lange, bis er ein Verfahren fand, die Autos so auszustatten, dass sie sich später kostengünstig in gewöhnliche Wagen zurückrüsten ließen. Im Prinzip war das die Geburtsstunde der Intax GmbH.

Mit dieser Zielstrebigkeit muss ich mich auch hier beim Duell im Gelände herumschlagen. Es wird schnell klar, wer den mächtigen Toyota am filigransten durch das zerklüftete Gelände bewegt. Mit spielerischer Leichtigkeit treibt Hatscher den Offroader über den Kurs. Der Wagen scheint wie auf Schienen durch schwierigste Passagen zu rollen. Selbst wenn er in einer steilen Abwärtspassage auf schlüpfrigen



gem Untergrund eher nach unten rutscht als fährt, behält Hatscher die Kontrolle. Auch scharfe Kurven, die nicht zu passieren sind, ohne mindestens zweimal vor- und zurückzusetzen, meistert er souverän. Es sieht nicht so aus, als sollte einer der Tennisbälle seinen Logenplatz auf der Bambusstange verlassen. Oder vielleicht doch? Das Fahrwerk hat sich so ver-schränkt, dass eines der Räder frei in der Luft hängt. Der Toyota droht gegen eine der Stangen zu kippen. Doch auch mit drei Rädern bringt ein kurzer Tritt aufs Gaspedal den Wagen wieder in die Spur. Nix war's mit dem erhofften Minuspunkt für meinen Konkurrenten.

## Seine Firma Intax hat gerade wieder einen Autokonzern als Kunden gewonnen. Der Name ist noch geheim

Konkurrenz ist so ein Stichwort, bei dem Hatscher grinst, wenn er an die Anfänge denkt. „Es wird einem nichts geschenkt“, sagt er. Das galt damals ebenso wie heute. „Wenn du nichts riskierst, kannst du auch nichts gewinnen. Aber du musst das Risiko kalkulierbar machen. Darin besteht die Kunst des Erfolgs.“ Risiken ging der junge Jörg Hatscher ein, als er schließlich eigene Mietwagen fahren ließ, statt für andere Firmen Leute zu kutschieren. Und Risiken ging er mehr als zehn Jahre später ein, als er 1996 Intax gründete. Hatscher ist kein gelernter Betriebswirtschaftler. Ihn hat das Leben geschult und mit Instinkten ausgestattet, die ihn in die Lage versetzen, Chancen und Risiken abzuschätzen. Wo anderen schwindelig bei der Höhe der Investitionen wird, setzt Hatscher cool die Unterschrift unter weitreichende Verträge mit ebenso weitreichenden Verbindlichkeiten. Ganz einfach, weil er weiß, dass es das Risiko wert ist und sich die Investitionen auszahlen werden.

Mittlerweile ist die Firma gewaltig gewachsen. Zwölf Millionen Euro Umsatz machte Intax 2017. Für 111 Mitarbeiter, die in den Büros und Produktionshallen auf dem 33.000 Quadratmeter großen Firmengelände im Oldenburger Gewerbegebiet Tweelbäke werkeln, ist das die Lebensgrundlage. Und die Kunden stehen Schlange. Indiz dafür sind auch die manchmal mehr als 1000 fabrikneuen Fahrzeuge auf dem Gelände, die entweder bereits fertig umgebaut sind oder darauf warten. Der nächste große Autohersteller hat bereits eine Zusammenarbeit mit Hatschers Intax vereinbart, bald soll es losgehen. Noch aber ist der Name geheim, der Hersteller will selbst die Öffentlichkeit über seine Pläne informieren.

Der Toyota hält vor mir an. Hatscher steigt lächelnd aus – oder besser: vom Fahrersitz herab. Man thront nämlich sehr erhaben in dem hochgesetzten Wagen, dem Großvater aller SUVs. Das ist einerseits natürlich schön, sorgt aber andererseits bei Bergabpassagen für mulmige Gefühle, weil die mächtige Motorhaube den Blick auf den Untergrund verstellt. Hatscher, der Mann mit den Autos im Kopf und dem Benzin im Blut, hat – natürlich – alle Tennisbälle auf den Bambusstöcken liegen gelassen, obwohl er keinerlei Fahrerfahrung mit dem Geländemonster hat, wie er versichert. Als ich auf den Fahrersitz klettere, rät er mir, die Differentialsperre einzuschalten und möglichst wenig anzuhalten. Ach ja, und natürlich nicht mit den Daumen einhaken!

Ich bin zwar ehrgeizig, und so einfach will ich mich auch nicht geschlagen geben. Angesichts der auf den ersten Blick unmöglichen Passage befällt mich aber ein gewisses Unbehagen, als der Toyota die Steigung angeht, auf deren Gipfel das Bambustor steht, das ich ohne Berührung durchqueren muss. Der schwere

Geländewagen zieht sich mühelos die Böschung hoch. In die Rechtskurve zum Gipfel würde ich zwar so kommen, dass es wieder heruntergeht, aber das Tor würde ich ganz sicher mitnehmen. Also muss ich zurücksetzen, um in einem anderen Winkel das Tor anzugehen. Leider passt nur der halbe Toyota auf den höher gelegenen Teil der Durchfahrt. Ein Vorderrad schwebt deshalb fast einen Meter hoch über dem Boden. Die Kunst besteht darin, das Auto so langsam über dieses Rad abkippen zu lassen, dass es den steilen Abhang nicht einfach abrutscht und dabei die Torstangen mitnimmt.

## Das steile Gefälle meistere ich mit Glück und Geschick. Aber warum beginnt die Kupplung nun zu stinken?

„Runter kommen sie immer“, schießt es mir durch den Kopf. Es erscheint fast wie ein Wunder, der Allradantrieb zieht den Toyota auch auf drei Rädern sicher durch das Hindernis. Ich atme auf. Offenbar ist alles heil geblieben und der Feldjägerwagen auch nicht auf dem Dach gelandet. Allerdings hat er die linke Bambusbegrenzung wohl doch leicht touchiert, der Tennisball ist nicht mehr zu sehen.

Es gibt ja ein paar Regeln, die man als erfahrener Offroader immer beherzigt, gegen die man als Novize aber allzu schnell verstößt, weil man im Stress ist. Eine davon ist, den Fuß von der Kupplung zu nehmen. Vergisst man das, riecht es schnell unangenehm, die heiße Kupplung stinkt übel. Peinlich, aber man ist halt Automatiker gewohnt.

So geht dieses Duell aus, wie es aussehen musste: Gewonnen hat der Mann mit den Autos im Kopf und dem Benzin im Blut – Jörg Hatscher kennt eben das Leben auf der Überholspur ...

**Der Fursten Forest**, ein ehemaliges Militärgelände im Kreis Osnabrück, ist der perfekte Schauplatz für das Duell von **Jörg Hatscher** (in Schwarz) und **Thomas Haselier**. Bei ihrer Rallye im **Toyota Land Cruiser** geht es allerdings nicht um Tempo – sondern um Geschicklichkeit.



Wenn du nichts riskierst, kannst du auch nichts gewinnen. Aber du musst das Risiko kalkulierbar machen

**Jörg Hatscher** erklärt sein unternehmerisches Credo