

■ **MENSCHEN** Erinnerungsstücke aus Blech

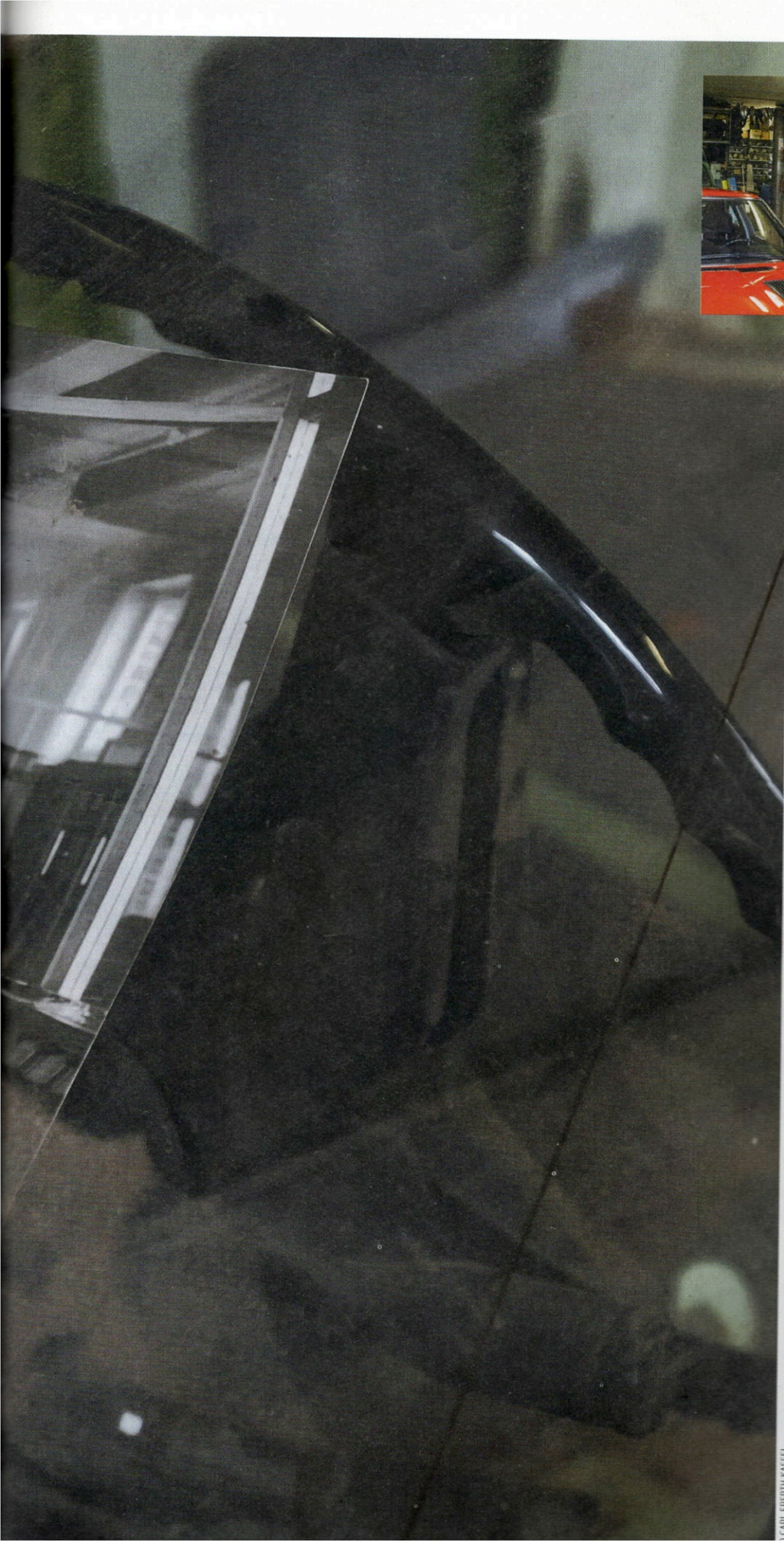
Der Vater von Carsten Brink

*liebte sein Opel Rekord
Coupé. Der Sohn legt sein
Foto ans Lenkrad, an
dem der Senior immer saß*

NUR DIE AUTOS SIND GEBLIEBEN

Manchmal erzählen scheinbar völlig normale Fahrzeuge ganz und gar bewegende Geschichten. Sechs Menschen öffnen ihr Herz und lassen uns an ihren schmerzhaften und schönen Erinnerungen teilhaben

Texte: Margret Meincken



S. 166

CARSTEN BRINK

bewahrt das Auto seines Vaters – und die seiner großen Liebe Monika!

S. 169



JÖRG HASSELS

mit dem ganzen Stolz seines Vaters, einem gepflegten Mercedes 260 E

S. 170



CHRISTOPH BARKE

rettete den R4 seiner Mutter vom Kiesplatz – und behielt den Volvo seines Vaters

UDO BEMSEL

fährt den marsroten Mexiko-Käfer seines Onkels Hans nur bei Sonnenschein

S. 173



S. 174



TILO TOMASCHEK

saß schon als Kind am Steuer von Opas Audi 100 – und liebt ihn heute noch

S. 176



JÖRG TSCHENTSCHER

pfllegt einen VW Jetta II als Erinnerung an den Onkel aus der DDR



CARSTEN BRINK

„SIE WAR MEINE HEIMLICHE LIEBE“

In der rechten Hand trägt er einen Klappstuhl aus Holz. Er stellt ihn in die Mitte der Werkstatt, setzt sich und betrachtet das Opel Rekord D Coupé, das auf einer der Hebebühnen hängt. Es ist eines von drei Fahrzeugen, die die Geschichte eines Mannes erzählen, der in der Szene kein Unbekannter ist. Eines Mannes, der das Liebste in seinem Leben verloren hat. Die Geschichte von Carsten Brink.

„Meine Mutter hat immer entschieden, welche Ausstattung das gemeinsame Auto haben soll, und der Vater hat es dann so gekauft“, beginnt Brink und lächelt: Ein Schiebedach sei besonders wichtig gewesen.

„Ich sagte ihr, ich bleibe für immer dein Freund, egal was kommt.“

Carsten Brink

1973 bestellte der Vater nach ihren Vorstellungen ein Opel Rekord D Coupé; Limonengrün metallic, mit Stahlschiebedach, was selten ist bei einem Coupé. Es war das letzte Auto, das die Mutter zusammenstellte. Drei Jahre später starb sie an Krebs.

Der alte Brink fuhr den Wagen noch, als die Nachbarn schon raunten, er solle besser die Hände vom Steuer lassen. Während er die Winter auf Teneriffa verbrachte, reparierte sein Sohn die Blechschäden. Im Winter 1996 musste der Rekord zum TÜV. Nach bestandener Prüfung montierte Carsten Brink die Kennzeichen ab. Als der Vater nach Hause kam, sagte er: „Dacht' ich mir schon, dass der nicht mehr durchkommt“ – und er wog den Kauf eines Motorrol-

lers. Sein Sohn konnte das gerade noch verhindern. Ein Jahr später starb der Vater.

Der Rekord schwebt heute auf der Hebebühne und wartet auf Wiederbelebung, während Brink dort auf seinem Hocker sitzt. Unter dem Coupé kauert ein weißes VW Golf Cabriolet Quartett mit weißem Verdeck und weißen Ledersitzen. Brink hat für den Fototermin die Schilder aus Kalifornien angebracht. Davor steht noch ein roter Nissan Datsun 280ZX, einer der ersten von 1979.

Brink liebt den Rekord. Aber noch wichtiger sind die beiden anderen Autos. Sie gehörten der großen Liebe seines Lebens: Monika lernte er am ersten Tag des Studiums kennen. Universität Darmstadt, 1966, beide gerade 19 Jahre alt, Studiengang Elektrotechnik.

Er schwärmte für die charismatische Frau. Aber das ta-



Monika war eine charismatische Frau - und die große Liebe seines Lebens

Ein Paar Fotos erinnern Carsten Brink an die schöne, aber auch aufwühlende gemeinsame Zeit

ten seine Kommilitonen auch. Aufregende junge Männer, gegen die Brink, so sagt er selbst, keine Chance hatte. Er sagte zu Monika: „Ich scheidet aus der Reihe der Bewerber aus. Aber ich bleibe gerne dein Freund.“ In all den Jahren wurde er ihr engster Freund, sie blieb seine heimliche Liebe. Als Monika acht Jahre später Walter heiraten wollte, sollte Brink der Trauzeuge sein. Doch die Hochzeit platzte noch am Polterabend. Walter wanderte aus in die USA, Monika heiratete einen anderen, Wilfried. Diesmal wurde die Ehe geschlossen. Sie sollte sieben Jahre halten.

Carsten Brink spricht langsam, gerät aber nie ins Stocken, erinnert sich an alle Details, so, als würde er diese Jahre immer und immer wieder durchleben. Wenn er lächelt, strahlen seine blauen Augen, er ▶



■ MENSCHEN

wirkt, als wäre ein junger Mann gefangen in einem alternden Körper.

Diesen jungen Mann erlebt man auch, wenn der 71-jährige Brink Auto fährt. Denn so schwer ihm das Gehen fällt, so unbeschwert steuert er den Datsun 280ZX über die Landstraßen nördlich von Augsburg. Das silbergraue Haar fliegt im Wind, der Reihensechszylinder röhrt, Vorbeifahrende verrenken sich die Hälse, um den japanischen Exoten nur möglichst lange zu betrachten.

Monika kaufte den roten Nissan Datsun 280ZX bei der Neuverstellung 1979 in Neuss. Eigentlich hätte sie gern eine Corvette gehabt, sagt er, doch sie traute sich nicht so recht, wegen des anrühigen Images des amerikanischen Sportwagens. Zwei Jahre später ließ sie



Das Golf Cabriolet Quartett ist ein US-Modell – mit weißem Leder, weißem Verdeck und Klimaanlage

sich von Wilfried scheiden und zog zu Walter in die USA. Den roten Datsun nahm sie mit. Brink zog nach München, arbeitete in der Datenverarbeitung und blieb allein.

Ende der 1980er kauft Monika das weiße Golf 1 Cabriolet, mit Klimaanlage, weil es in Kalifornien oft so heiß war, dass man nicht offen fahren konnte. „Sie schwärmte heimlich für Sascha Hehn aus der Schwarzwaldklinik“, sagt Brink und lacht. „Aber das hätte sie natürlich nie zugegeben.“ Walter fuhr ein großes, weißes Cadillac Cabriolet, „so ein

eckiges Schiff“, es klingt ein wenig verächtlich. Auf die Frage, ob er eifersüchtig gewesen sei, erwidert er, dass er dazu viel zu sehr Kopfmensch sei. Er macht eine Pause, dann sagt er: „Aber ich gebe zu, dass ich gerne an seiner Stelle gewesen wäre.“

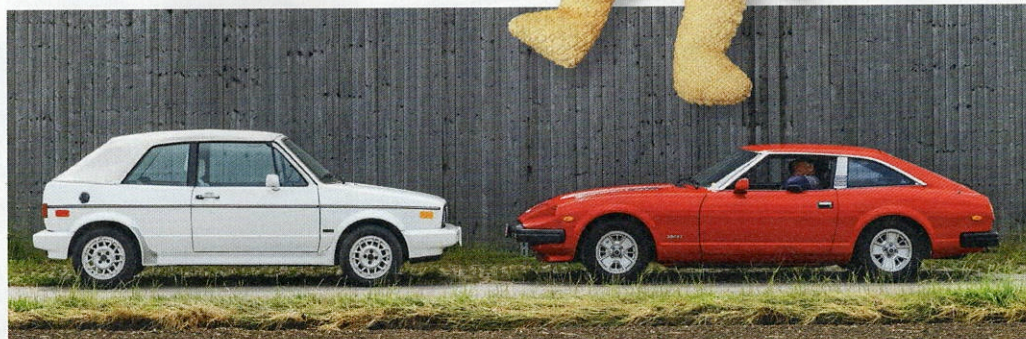
Die Freundschaft überdauert auch die Beziehung mit Walter. Alle drei Jahre besucht Carsten Brink seine Monika in den USA und sie ihn in Deutschland. Im Mai 2005 ist sie in München, es soll das letzte Mal sein. Sie schlägt ihm vor zu heiraten. „Wir hatten den Plan, dass jeder seinen Wohnsitz behält, dass wir ein halbes Jahr in München und ein halbes Jahr in Kalifornien

Den Datsun 280ZX kaufte Monika bei der Vorführung in Neuss 1979 – und nahm ihn später mit in die USA

leben.“ Brink atmet lange und schwer aus. Im Oktober 2005 erzählt sie ihm von unaushaltbaren Bauchschmerzen. Sie lässt sich untersuchen, eine Operation folgt, der Arzt diagnostiziert Bauchspeicheldrüsenkrebs. Im darauffolgenden März ist sie tot, mit 58.

Brink erbt, auch die beiden Autos, die er nach Rotterdam verschiffen lässt. Auf dem Beifahrersitz des Datsun sitzt ein kleiner Teddybär, den Monika bei ihrem letzten Besuch in Deutschland mitgebracht hat. Er fährt immer mit. Monika ist irgendwie immer an Bord.

Ein Bär und die beiden Autos sind von Monika geblieben



JÖRG HASSELS

„ER WAR DER STOLZ MEINES VATERS“

Jede Fahrt zaubere ihm ein Lächeln ins Gesicht. Und jede Fahrt erinnere ihn an seine Eltern, sagt Jörg Hassels. Sein Vater war Berufssoldat, Hauptstabsfeldwebel, viel Geld verdiente er nicht. Die Eltern lebten in einer Mietwohnung, hatten kein Eigentum. Nur diesen Mercedes 260 E, Baujahr 1987, den sein Vater Anfang der 1990er gebraucht kaufte. Sechszylinder, Automatik, Schiebedach, manuelle Fensterheber.

Eine Woche vor dem Tod des Vaters im Jahr 2003 wurde das für Mercedes der 80er fast obligatorische Hufeisen im Kühlergrill herausgebrochen und gestohlen. Die Stelle sieht man bis heute, Hassels will sie so lassen.

Die Mutter übernahm das Steuer. Zwar hatte sie kaum Fahrpraxis, konnte keine Karten lesen. Aber ihr Sohn installierte ein Navigationsgerät, mit dessen Hilfe sie noch jahrelang in die Niederlande in

den Urlaub fuhr. Der Mercedes war der Stolz des Vaters und bedeutete für die Mutter nicht weniger als die Freiheit. Jörg Hassels musste ihr versprechen, dass er den W 124 behalten und immer pflegen würde. Nach ihrem Tod investiert er mehr als 5000 Euro in den Mercedes.

Ob er selbst ihn auch bis ins Alter fahren will? Nein, kein drittes Mal. „Lieber verkaufe ich ihn vorher, damit er in gute Hände kommt.“



Den Mercedes kaufte der Vater gebraucht von seinem schmalen Sold als Soldat



Jörg Hassels überholte den Mercedes nach dem Tod der Eltern

CHECKLISTE FÜR ERBEN

► **REDEN** Auch wenn es schwerfällt: Sprechen Sie zu Lebzeiten über eine vorhersehbare Erbschaft. Wenn Sie sich mit dem Erbstück nicht auskennen, bitten Sie aufzuschreiben, was was ist, wo was liegt, auch was etwas wert ist.

► **ERBSCHIN HOLEN ...** Nach dem Tod müssen Sie mit der Sterbeurkunde zum Nachlassgericht im Amtsgericht des Bezirks, in dem der Verstorbene zuletzt gewohnt hat. Falls es kein Testament gibt, lassen Sie sich dort einen Erbschein ausstellen (die Kosten hängen vom Wert des Nachlasses ab). Haben Sie ein Testament, sind Sie verpflichtet, es sofort beim Nachlassgericht abzuliefern. Die Testamentseröffnung kostet 100 Euro.

► **... ODER ERBE AUSSCHLAGEN** Wollen Sie's nicht? Dann gehen Sie innerhalb von sechs Wochen zum Nachlassgericht, füllen das Formular „Ausschlagserklärung“ aus.

► **ABMELDEN ...** Erben Sie ein Auto, das angemeldet ist, oder eine Sammlung mit 07-Kennzeichen? Dann melden Sie es sobald wie möglich bei der Zulassungsstelle ab.

► **... ODER UMMELDEN** Wenn es angemeldet bleiben soll, schreiben Sie der Kfz-Versicherung. Der Vertrag geht auf Sie über, binnen einem Monat müssen Sie unterschreiben. Melden Sie den Wagen mit elektronischer Versicherungsbestätigung bei der Zulassungsstelle um - „unverzüglich“, sagt die Fahrzeug-Zulassungsverordnung, sonst drohen 15 Euro Verwarnungsgeld.

► **ERBSCHAFTSSTEUER ZAHLEN?** „Ein geerbtes Auto muss praktischerweise nicht versteuert werden, solange es nicht mehr als 12 000 Euro wert ist“, sagt Paul Grötsch, Chef des Deutschen Forums für Erbrecht. Autofahrer mit den Steuerklassen I, II und III bekommen für „bewegliche Gegenstände“ Steuerbefreiungen in der Höhe. Bei höherem Wert versteuert der Erbe die Differenz.

■ MENSCHEN Erinnerungsstücke aus Blech

Christoph Barke zeigt die Autos seiner Eltern – und berichtet von der Odyssee des Renault 4



Der Renault 4 und der Volvo 850 erzählen die bewegende Geschichte der Eltern



CHRISTOPH BARKE

„DEN MOTOR HÖRE ICH UNTER TAUSENDEN HERAUS“

Christoph Barke öffnet das alte Garagentor, weckt den Kleinwagen aus seinem Winterschlaf. Er dreht den Zündschlüssel, der Anlasser orgelt. Es dauert exakt 43 Sekunden, bis der kleine Vierzylinder endlich schnarrt. „Noch heute höre ich den Motor unter Tausenden raus“, ruft Barke und manövriert das ehemalige Auto seiner Mutter um den schwarzen Volvo 850. Sie wollte kein VW Passat. Bei dem Händler in Annaberg-Buchholz sollte der R4 elf Jahre stehen, rosten und mit Moos bewachsen.

Die Reise des kleinen Franzosen gleicht der Odyssee, nur dass er nicht mehr von allein zurück nach Hannover gefun-

den hat. 1984 kaufte ihn die Mutter als Neuwagen und fuhr ihn 40000 Kilometer lang. Zehn Jahre später wünschte sie sich einen Twingo und überließ den Renault 4 dem Freund der Schwester, der ein Auto zum Pendeln suchte. Der strich den wehrlosen Knirps mit der Malerrolle, das Blechkleid schwarz, die Stoßstangen pink. Ein Jahr später gab er ihn in Zahlung für einen VW Passat. Bei dem Händler in Annaberg-Buchholz sollte der R4 elf Jahre stehen, rosten und mit Moos bewachsen.

Während der Franzose in Sachsen in Zahlung gegeben wurde, erfüllte sich der Vater einen lang gehegten Traum. „Hätte man ein Auto bauen

müssen, das wie mein Vater ist, dann hätte es nur ein Volvo sein können. Stur, kantig, aber die Zuverlässigkeit in Person.“ Christoph Barke streichelt über das schwarz glänzende Dach des 23 Jahre alten 850 und erinnert sich an die alten Zeiten. 1996, das war auch das Jahr, in dem bei seiner Mutter ein Tumor im Auge gefunden wurde. Die Eltern kannten sich bereits aus dem Sandkasten, beide hatten nie einen anderen Lebenspartner.

Nach Christoph Barks Schulabschluss fragte ihn die Mutter, was er einmal werden wolle. Er antwortete der kranken Frau, er hätte keinen Bock auf Arbeit. Christoph Barke ▶



Mit dem Volvo 850 erfüllte sich Christoph Barks Vater einen lang gehegten Traum



„Meine Eltern blicken von oben zu uns runter und freuen sich, dass wir über die Autos reden, da bin ich sicher.“

Christoph Barke

In dicken Ordnern bewahrt Barke die Historie seiner beiden Fahrzeuge auf

■ MENSCHEN Erinnerungsstücke aus Blech

macht eine Pause, dann sagt er leise: „Heute bin ich nicht mehr so 'n Idiot.“ Der Mutter ging es immer schlechter, das Pflegebett stand im Wohnzimmer, der Vater schlief neben ihr. Barke, damals 19, begann Bewerbungen zu schreiben, schließlich startete er eine Lehre zum Kfz-Elektriker. Einen Monat später starb seine Mutter. Er sagt: „Sie wollte ihre Schäfchen noch ins Trockene bringen.“

Christoph Barke schließt seine Lehre im Jahr 2005 ab, vorzeitig und mit Auszeichnung. Der kleine Franzose geht ihm nicht mehr aus dem Kopf, die wunderbaren Erinnerungen an seine Mutter, die unbeschwertere Zeit. Der R4 stehe noch in Annaberg-Buchholz, berichtet der Schwager, halb verrottet, auf dem Kiesplatz hinten im Eck. Mit Hänger macht sich Barke auf den Weg und lädt die Überreste seiner Kindheit

auf. Enthusiastisch beginnt er mit der Arbeit, zerlegt das Auto, bis er an seine Grenzen kommt. Er konzentriert sich auf seine Karriere, macht den Meister, wird Sachverständi-

Töchterchen Antonia, 6 Jahre, kann sich kaum entscheiden, welches Auto sie lieber mag. Ihr Herz hängt am Schweden, den R4 möchte sie bald selber fahren



ger, zieht mehrmals um, und mit ihm der zerlegte R4.

2016 stirbt sein Vater an den Folgen seiner Parkinson-Erkrankung. Er hinterlässt seinen schwarzen Volvo 850 scheckheftgepflegt, mit einem langen Kratzer auf der Motorhaube. „Den hat mein Papa ihm gleich am Anfang beim Waschen verpasst“, sagt Christoph Barke. „Das bleibt so.“

Um die Restaurierung des Renault 4 endlich abzuschließen, investiert der 36-Jährige einen Teil seines Erbes. Für eine fünfstelligen Summe wird der kleine Franzose geschweißt und lackiert, der Motor überholt und das Dach aufgeschnitten, damit ein Rolldach Platz hat, eine Eigenkonstruktion, das hat sich Barke so gewünscht. Häufig wird er gefragt, wie viel genau er in den R4 investiert hat. Und dann antwortet er: „Viel weniger, als er mir wert ist.“

*So unterschiedlich sie
auf den ersten Blick auch sind
– sie gehören
einfach zusammen*





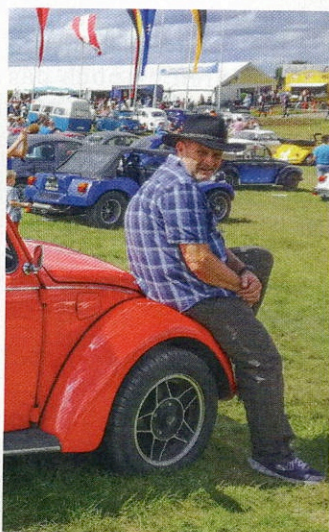
UDO BEMSEL

„MEIN ONKEL TÄT’ SICH FREUEN“

*Der marsrote VW 1200 L
gehörte einst dem Onkel*

Udo Bemsel freut sich jedes Mal, wenn er an der Tankstelle auf seinen VW Käfer angesprochen wird. „Es gibt wohl kaum einen Menschen, der mit dem Käfer nichts verbindet“, sagt er. „Mit ’nem Ferrari würd’ mich keiner ansprechen.“ Der 60-Jährige fährt den marsroten VW 1200 L nur im Sommer, zum Käfertreffen in Göppingen, auf Oldtimertreffen im Schwarzwald. Aber nur, wenn es nicht regnet.

Der Mexiko-Käfer gehörte einst seinem Onkel Hans. Der Werkzeugmacher aus Stuttgart fuhr ihn ganzjährig, zur Arbeit und zum Garten außerhalb der Stadt. Dann baute er auch schon mal den Beifahrersitz aus, um seinen großen Rasenmäher zu transportieren. Onkel Hans war nie ver-



Bei schönem Wetter fährt Udo Bemsel mit seinem Käfer gern auf Oldtimertreffen im Südschwarzwald

heiratet, hatte keine Kinder. Als er im Jahr 2016 starb, stand sein treuer Begleiter bereits eineinhalb Jahre in der Garage, mit abgelaufenem TÜV und 145 000 Kilometern auf der Uhr. Nefee Udo erbte den Käfer, wechselte die Batterie und führte ihn dem Prüfer vor. Er bestand, ohne Mängel. Zwei Roststellen wurden gerichtet, der Rest sei Patina, sagt der Gutachter und bescheinigt ihm eine 2-.

„Mein Onkel tät’ sich freuen, wenn er sähe, wie gepflegt der jetzt ist“, sagt Udo Bemsel. Im Auto liegt ein kleines Buch, in das er jede Fahrt handschriftlich einträgt. Auf dem Deckel steht „Hans, der Käfer“. Verkaufen will Bemsel das Erinnerungsstück nicht. Er hofft, dass seine Töchter ihn einmal weiterfahren werden.



Für seinen Onkel Hans war der Käfer das perfekte Alltagsauto – ob zur Arbeit oder als Lastesel

TILO TOMASCHEK

„IM AUTO VERGESSE ICH DEN ALLTAG“

Jeden Monat fuhr Günther Dettmer zu dem Autohaus in Sauerlach (Bayern) und verhandelte. Nach mehr als einem Jahr resignierte der Verkäufer und schlug ein.

Tilo Tomaschek war dabei, sechs Jahre alt. Heute blättert er in einem dicken Ordner und zeigt auf die Rechnung: Audi 100, 50 600 km, 24 000 Mark, gekauft am 15. Juli 1992.

Von da an fuhr sein Opa die Limousine täglich. Er fuhr immer Auto, erinnert sich sein Enkel, mit Oma zur Kur nach Bad Füssing, aber auch zum Biergarten, weil er Probleme mit den Knien hatte. „Opa ist gut gefahren, aber nie langsam. In der Stadt immer 65.“

Schon als Kind schwärmte Tilo Tomaschek für den Audi. Manchmal fragte er den Opa nach dem Schlüssel, damit er sich in der Garage hinter Steuer setzen konnte. Dann strich er über die sanfte Welle des Armaturenbretts, nahm das Lenkrad fest in beide Hände und fuhr Fantasiestraßen.

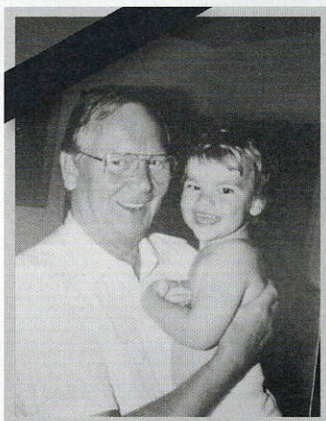
Seine Liebe zum Typ 44 manifestierte sich über die Jahre. In der Wohnung des

33-Jährigen steht ein großes Regal gefüllt mit Fachbüchern, Reparaturleitfäden, Prospekten, Autozeitschriften, Presse-Dias aus den 1980ern und mehr als 30 VHS-Kassetten mit Schulungsvideos. Dass der junge Münchner auch beruflich was mit Autos machen würde, lag auf der Hand. Im November 2004 begann er

seine Ausbildung zum Mechatroniker bei VW, selbst heute sei das noch sein Traumjob, sagt er, auch wenn er inzwischen nicht mehr in der Werkstatt arbeitet.

In der Nacht zum Karfreitag 2010 stirbt sein Opa. Tilo Tomaschek übernimmt den Audi 100 mit 175 000 Kilometern, überholt beide Achsen, ersetzt Stoßdämpfer, Federn, Einspritzleitungen und Ventildeckel, rüstet die Klimaanlage um, investiert fast 10 000 Euro! Die roten Zierstreifen von Burg Design lässt er dran. „Die hat Opa hinkleben lassen, damit er sein Auto auf dem Parkplatz leichter findet.“ Zermattsilber war mal eine angesagte Farbe. Drei Jahre später, im August 2013, lässt er den eleganten Gleiter endlich auf sich zu. Er tauft ihn „Opa“.

Er ist das Schmuckstück unter den Autos, die Tilo Tomaschek besitzt. Neben dem „Opa“ wären da noch das erste eigene Auto, ein VW T3 Blue Star Hannover Edition, der „Ingolstädter“, ein Audi 100 Avant, Vorfacelift, gefertigt in Ingolstadt, und das Zwi-



Tilo Tomaschek sitzt hier auf dem Arm seines Opas – und war auch beim Kauf des Typ 44 dabei



Der Großvater ließ die zermattsilberne Limousine mit einem Zierstreifen bekleben, damit er sie auf dem Parkplatz leichter findet



FOTOS: S. BALDWINSON (5)



Voller Stolz zeigt Tilo Tomaschek den Audi 100 seines Großvaters

Mit dem Audi 100 kann Tomaschek vom Alltag Abstand nehmen





schenmodell, eine Audi 100 Limousine, Vierzylinder, den er kaufte, weil alle anderen Autos liefen; es waren sozusagen Kapazitäten frei – und außerdem 250 Euro Wiesn-Geld übrig.

Die Bindung zum „Opa“ aber ist am stärksten. Wenn er ihn fährt, dann hört er die alten Kassetten seines Großvaters, Peter Alexander oder

Elvis Presley, und manchmal lauscht er auch einfach nur dem Klang der fünf Zylinder durch die geöffneten Fenster, während er in München um den Friedensengel rauscht.

Als im Jahr 2014 auch noch seine Mutter stirbt, flüchtet er aus der Welt, die sich immer schneller dreht, in die Welt der Mechanik, tüfelt abendlang an seinem Audi, optimiert,

„Mich begeistert die Einfachheit des Typ 44. Man sieht, wie wenig man zum Autofahren braucht.“

Tilo Tomaschek

reingt und poliert. Das gibt ihm Kraft. Weil er den Spaß an modernen Autos verliert, die vollgestopft sind mit Infotainment, lässt er sich ins Lager versetzen. Dort verwaltet er Ersatzteile, es ist ein ruhiger Job, und vermutlich gibt es keine Teilenummer, die Tilo Tomaschek nicht kennt.

Auch sein „Opa“ ist eine Zeitkapsel, in der die alte Welt noch in Ordnung ist. „Abends, nach dem Job, steig ich ein und denke: ‚Gott sei Dank piepst und blinkt hier nichts‘. Mit dem Auto kann ich den Alltag vergessen.“ Bald wird er mit seiner Oma einen Tagesausflug unternehmen. Nach Bad Füssing. Natürlich mit dem „Opa“.

Tomaschek sammelt alles über den Typ 44, von Fachliteratur über Schulungsvideos bis hin zu alten Autozeitschriften und Presse-Dias



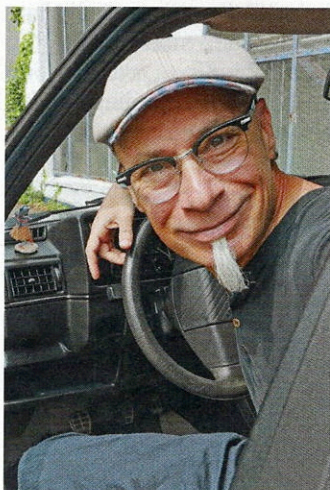


FOTOS: PRIVAT (2)

Hans-Werner lautet der Name des VW Jetta II – zusammengesetzt aus den Vornamen von Vater und Onkel

JÖRG TSCHENTSCHER

„IM JETTA HABE ICH KEINE SCHMERZEN“



Jörg Tschentscher liebt es, entspannt ein paar Runden zu drehen. „Es ist meine eigene kleine Welt“

Als die Mauer gebaut wurde, ging Vater Werner in den Westen, Onkel Hans blieb in der DDR. Vater Werner arbeitete in der Glashütte, Onkel Hans in einem Reifenwerk in Berlin. Lange Zeit hatten sich die Familien der beiden Brüder aus den Augen verloren.

Als Jörg Tschentscher 50 Jahre alt wurde, suchte er den Kontakt zu seinen Verwandten im Osten des wiedervereinigten Deutschlands. Regelmäßig telefonierte er mit seinem Onkel, sprach über die alten

Zeiten, Autos und Themen aus der AUTO BILD. „Jede Woche fand er neue Themen, die er mit mir am Telefon besprechen wollte“, sagt Jörg Tschentscher.

Onkel Hans fuhr einen VW Jetta II, Baujahr 1991. Er sagte nicht „Dschetta“, sondern „Jetta“. Er fuhr ihn 26 Jahre lang. Als er starb, entschied die Familie, dass Neffe Jörg das Fahrzeug bekommen sollte.

Jörg Tschentscher fuhr mit dem Auto von Berlin nach Düsseldorf in einem Rutsch. Der 52-Jährige hat eine Körperbehinderung, langes Sitzen

bereitet ihm starke Schmerzen. „Im Jetta“, sagt er, „habe ich keine Schmerzen. Der hat richtig gute Sitze.“

Tschentscher will den Jetta genauso lange fahren wie sein Onkel. 26 Jahre. Dann wolle er zwar mit dem Autofahren aufhören, denke aber im Traum nicht daran, das Auto zu verkaufen. Er sei die Verbindung zu seiner Familie. Der materielle Wert, so Tschentscher, sei zweitrangig. „Es geht hier nicht um teure Sammlerautos, sondern um den ideellen Wert.“