

Bieler Tagblatt

heute
Privatmarkt

Die Zeitung für Biel und das Seeland

Montag,
9. Juli 2018

www.bielertagblatt.ch

Rund um Nidau paddeln
Eine Stand-up-Paddle-Tour auf Bielersee, Aare und Zihl entspannt und fordert zugleich. – Seite 6

Durchs Stadion rutschen
Am Sommerfest in der Gurzelen sorgte eine riesige Rutsche für Spass. – Seite 5

Sagan auf Kurs
Peter Sagan hat nach der 2. Etappe der Tour de France die Führung übernommen. – Seite 17

Heisse Positionskämpfe mit dem legendären Velosolex



Motorrad Die 13. Ausgabe des Tessenbergrennens hat viele Velosolex-Fans aus der Schweiz und den angrenzenden Ländern angelockt. Sechs Stunden lang wurden auf den alten Zweirädern Runden gedreht. Die Besten schafften 262,26 Kilometer. *fr* Bild: Anne-Camille Vaucher – **Brennpunkt** Seiten 2 und 3

Höhlendrama: erste Jungen sind gerettet

Thailand Vier Jungen konnten gestern ins Freie gebracht werden. Bald droht aber heftiger Regen.

Mindestens vier thailändische Jungen sind nach 15 Tage langer Höhlen-Gefangenschaft gerettet. Spezialtaucher holten die ersten Mitglieder der eingeschlossenen Jungen-Fussballmannschaft am Sonntagabend (Ortszeit) ins Freie, wie die Thai Navy Seals und der Chef der Rettungsmission mitteilten. Die geretteten Jungen seien in ärztliche Behandlung gebracht worden, sagte der Provinzgouverneur Narongsak Osottanakorn vor Journalisten. Zuvor hatte der Katastrophenschutz von sechs geretteten Jungen gesprochen, diese Zahl bestätigte der Gouverneur später nicht. Die übrigen eingeschlossenen Jungen und ihr Trainer sollten ab Montag (Ortszeit) aus der Höhle befreit werden.

Die am Sonntagmorgen gestartete Rettungsaktion lief nach den Worten des Gouverneurs «sehr problemlos». «Wir waren heute schneller als erwartet.» Die Rettungsaktion werde in zehn bis 20 Stunden fortgesetzt, also frühestens gegen 2 Uhr heute Morgen mitteleuropäischer Zeit. Die Taucher müssten zu-

nächst die Atemluftvorräte auffrischen, die in der ersten Phase der Aktion aufgebraucht worden seien. Alle Jungen hätten Atemmasken getragen und seien von den Tauchern durch die Tunnel geleitet worden. «Ich bin froh, dass wir unsere Mission erfolgreich für die ersten vier abgeschlossen haben.»

Sinkende Wasserstände in der teilweise überfluteten Höhle könnten die Rettungsmission beschleunigt haben. Taucher hatten sich am Sonntagmorgen auf den Weg zu den eingeschlossenen Jugendlichen gemacht.

Das Drama um die jungen Fussballer im Alter von 11 bis 16 Jahren und ihren Betreuer begann am 23. Juni, als Wassermassen die Gruppe mehrere Kilometer tief in der Höhle einschlossen. Die Jungen sassen daraufhin an einer trockenen Stelle etwa vier Kilometer im Höhleninneren fest. Sauerstoffmangel und schlechte Wetteraussichten hatten zuletzt den Druck auf die Retter erhöht. In den nächsten Tagen soll es wieder heftige Regenfälle geben. *sda* – **Ausland** Seite 20

Frankreich in der Favoritenrolle

Fussball Frankreich gegen Belgien und Kroatien gegen England lauten die Halbfinal-Paarungen an der Fussball-Weltmeisterschaft in Russland. Während die Engländer dem Schweiz-Bezwinger Schweden beim 2:0-Sieg recht souverän den Schneid abkauften, mussten die Kroaten gegen Gastgeber Russland erneut ins Penaltyschiessen. Wiederum war es Ivan Raktic, der den entscheidenden Elfmeter verwandelte.

Dass der Schweiz-Kroate mit seiner Mannschaft am Ende auch den WM-Titel feiern kann, ist jedoch statistisch unwahrscheinlich. Noch nie gab es einen Weltmeister, der im Verlauf der Endrunde zwei Elfmeterschiessen durchstehen musste.

Als Favorit im erstmals seit 2006 rein aus europäischen Mannschaften bestehenden Halbfinal-Tableau sticht Frankreich heraus. «Les Bleus» verfügen über das grösste Offensivpotenzial und sind am breitesten besetzt. Allerdings ist die französische Verteidigung nicht unüberwindbar, schon gar nicht für Belgiens magistrales Offensivtrio Eden Hazard, Kevin de Bruyne und Romelu Lukaku.

England wiederum hat mit Kroatien den vermeintlich leichtesten Halbfinal-Gegner vor der Brust. Die bislang so leichtfüssig aufspielende Equipe um Topskorer Harry Kane muss nun jedoch gigantischen Erwartungen in der Heimat standhalten. *mbi* – **Sport** Seiten 14 und 15

Wetter 16°/27°

Seite 24
Abo Service
Tel. 0844 80 80 90
abo@bielertagblatt.ch, www.bielertagblatt.ch/abo
Redaktion
Robert-Walser-Platz 7, 2502 Biel
Tel. 032 321 91 11
btredaktion@bielertagblatt.ch
Inserate
Gassmann Media AG, Längfeldweg 135, 2501 Biel
Tel. 032 344 83 83, Fax 032 344 83 53
www.gassmannmedia.ch/inserieren
Leserbriefe
www.bielertagblatt.ch/forum

Das Bieler Tagblatt als multimediale Zeitung auf dem Smartphone und Tablet lesen:



9771424961000 10028

Vielseitiger Bieler Baumeister

Architektur Seine klar konturierten Bauten prägen das Bild der Stadt Biel. Alain-G. Tschumi hat 1975 sowohl die Gewerbeschule an der Wasenstrasse wie auch das Staatliche Seminar im Linden-Quartier entworfen und erbaut. Auch als Kunstfreund und -förderer machte sich der aus Moutier gebürtige Tschumi einen Namen. In den Jahren 1975 und 1980 leitete er gemeinsam mit Maurice Ziegler die Schweizerische Plastikausstellung in Biel. Gerade hat Alain-G. Tschumi, der heute in La Neuveville lebt, seinen 90. Geburtstag gefeiert. Ein guter Anlass für einen Blick auf Tschumis Lebenswerk. *ahb* – **Kultur** Seite 12

BT heute

Region Sporttag für Behinderte
Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat gestern in Magglingen das Startzeichen für die Läufer des Plusport-Tages gegeben. – Seite 4

Region Kampf der Feuerwehren
Feuerwehr-Mannschaften aus der ganzen Schweiz haben sich in Grenchen in Geschicklichkeit gemessen. – Seite 4

Kanton Bern Das Chaos beim Bahnhof
Die Stadt Bern hat sich die Veloförderung auf die Fahne geschrieben. Punkto Abstellplätze beim Bahnhof besteht aber grosser Handlungsbedarf. – Seite 7

Unentschieden mit neuem Goalie

Fussball Der FC Biel hat in seinem ersten Testspiel der Saison unentschieden gespielt. Beim 2:2 gegen den FC Breitenrain aus der Promotion League gab beim Bieler Erstligisten Nicolas Schittenhelm sein Debüt. Der Torhüter wechselte vom Berner Gegner ins Seeland. Im ersten Teil der Serie «Goalies aus der Region» erzählt der heute 22-Jährige, warum er sich die Position zwischen den Torpfosten ausgesucht hat und verrät, wo sonst auf dem Platz er einmal gerne spielen möchte.

Weitere Torwarte wird das BT in den kommenden Folgen der Serie vorstellen. *bil* – **Sport** Seite 13

Heute auf bielertagblatt.ch

«Schwarz»: Machen Sie mit beim Fotowettbewerb

Schicken Sie uns Ihr Leserfoto zum aktuellen Monatsthema online zu. Mehr unter bielertagblatt.ch/mein-beitrag

Service

Inhalt	Agenda/Kino	6/11	Todesanzeigen	8
Forum/Sudoku	10	Privatmarkt	18	
TV + Radio	23	Immobilienmarkt	Di/Do	
Wetter	24	Stellenmarkt	Mi/Fr/Sa	

Velosolex-Fangemeinde rollt mit Vollgas

Motorrad Mit 40 Solex-Teams hat es auf dem Tessenberg wie schon im Vorjahr einen neuen Teilnehmerrekord gegeben. Am Ende eines spannenden sich Lex Solexiers in der Kategorie Original sowie RAT'Solex & Solexbiene bei den getunten Fahrzeugen als grosse Sieger feiern.

Francisco Rodríguez

Das 6-Stunden-Rennen fordert den alten Solex und ihren wagemutigen Fahrerinnen und Fahrern alles ab. Dennoch sind die Teilnehmer gut drauf. 40 Teams haben sich angemeldet, neun mehr als beim letztjährigen Rekord. Am traditionellen Tessenbergrennen herrscht in der wachsenden Solex-Familie eine lockere Atmosphäre. Gemeinsam lässt man das heissgeliebte französische Kultobjekt hochleben.

Die Luft über dem anspruchsvollen 1,86 Kilometer langen und teils über Naturwege führenden Rundkurs ist von lautem Zweitakt-Geknatter erfüllt. Ausnahmsweise hört man die Solex auch bei der Durchfahrt am Start-/Zielgelände, denn das Showprogramm musste abgesagt werden. Die Bieler Ramones-Coverband Animal Boys, fast schon so legendär wie ihre Vorbilder, musste aus medizinischen Gründen kurzfristig absagen.

Sänger Matt Ratt, seit der Gründung 1992 an vorderster Front, erholt sich zwar gut von seiner Rückenoperation, darf aber aus versicherungstechnischen Gründen noch nicht abrocken. Dennoch steht er gutgelaunt am Streckenrand, unterhält sich mit den Leuten und feuert die Solex-Freaks an. Bald will Matt Ratt wieder auf die Bühne. Im Herbst soll eine neue Single mit einem alten Song von Animal-Boys-Gitarrist Aebi erscheinen, was man mit einer Plattentaufe gebührend feiern wolle.

Die grosse Naturbühne auf dem Land unterhalb von Diesse gehört diesmal alleine den Velosolex und ihren Teams. Am

«Solexfahren macht Spass, man kann auch strampeln.»

Cédric Schweizer vom siegreichen Team Les Solexier bringt als begnadeter Mountainbiker gute Voraussetzungen für das Velosolex mit

Wegrand sind in Zelten die Boxen aufgebaut. Mechaniker machen es sich gemütlich. Zwischendurch kommt ein wenig Hektik auf, wenn an den alten Gefährten technische Probleme behoben werden müssen oder auch nur einfach ein Tankstopp oder ein Fahrerwechsel anstehen.

Walter Wermuth, Chef des Bieler Teams Trialex, hält sich bereit. Die Schnellsten der vorangegangenen Ausgabe in der Kategorie Tuning liegen diesmal zurück. Das hänge mit dem Wetter zusammen. Letztes Jahr nach Einsetzen des Regens brachten die stärkeren Solex der Konkurrenz die Spitzenleistung ihrer Motoren nicht mehr auf die Strasse, weil die antreibende Reibrolle auf dem Vorderrad kaum noch Grip hatte. Doch heute herrscht trockenes Sommerwetter.

Bis zu 60 Stundenkilometer schnell

RAT'Solex & Solexbiene und Esprit Solex V7, die 2017 hinter Wermuths Trialex die weiteren Podestplätze belegt hatten, geben mächtig Gas. «Wir erreichen Spitzengeschwindigkeiten von 60 Stundenkilometern», freut sich Marco Bongni vom führenden Team RAT'Solex & Solexbiene. Zusammen mit Markus Bodmer aus dem Zürcherischen Rütli teilt sich der in Inkwil in der Nähe von Herzogenbuchsee wohnhafte Solex-Freak den Job als Fahrer. Heute setze man um, was minutiös geplant und aufgebaut worden sei.

Ein Jahr lang haben die beiden Tüftler an ihren Solex herumgebastelt und mit diversen Tuningmassnahmen das Letzte aus den kleinen Maschinen herausgeholt. «Die Technik ist relativ simpel», erklärt Bongni, der als Betriebsleiter eines Unternehmens im Lernmaterial- und Lernmedienbereich beruflich kein Mechaniker ist. Bodmer ist Küchenchef beim Bund. Das Knowhow für die Velosolex haben sie sich im Internet und den diversen Fachforen geholt. Hier lernten sie auch ihre deut-

schen Kollegen des Teams Vesosa Racing kennen, die nach einem letztjährigen Rennbesuch auf dem Tessenberg nun erstmals selber teilgenommen haben.

«Wir haben oft miteinander kommuniziert und uns auch einmal getroffen», erzählt Bongni. «Sie gaben uns viele wertvolle Tipps, die wir dann möglichst fachgerecht umsetzten. Da wir keine Techniker sind, ging dabei auch einiges kaputt.» Doch schliesslich könne sich das Resultat sehen lassen. Zwei Rennsolex entstanden, deren technisches Prunkstück die elektronische Zündung ist, die das mechanische Originalteil ersetzt hat. «Die Solex sind damit nicht unbedingt schneller, aber sicherer», erklärt Bongni. «Bei den hohen Drehzahlen ist mir einmal die alte Zündung um die Ohren geflogen.»

Das Hobby bereite ihnen grossen Spass, sei zeitfüllend und von der Materie her hochspannend. Dabei könne man auch die Freundschaften und Geselligkeit pflegen. Bongni und Bodmer fanden sich bereits am Donnerstag auf dem Tessenberg ein, wo die Solex richtig eingestellt wurden, erste Aufwärmrunden gefahren werden konnten und man mit den ebenfalls früh eingetroffenen Kollegen aus Deutschland rege gefachsimpelt habe.

Das Rennen verläuft für Bongni und Bodmers RAT'Solex & Solexbiene nach Plan. Es gibt nur eine Panne. Die defekte Benzinleitung wird vom einen geflickt, während der andere auf dem Ersatz-Solex weiter schnelle Runden fährt. Am Ende schafft das Erfolgsteam in den sechs Stunden 141 Runden, was einer Distanz von 262,26 Kilometern entspricht. Gross ist die Freude über den ersten Rennsieg bei der zweiten Teilnahme nach dem 3. Platz im Vorjahr.

Les Solexiers zum dritten Mal Sieger

Gefeiert wird auch im Team von Les Solexiers, das in der Kategorie der Original-Solex seinen Titel erfolgreich verteidigt hat. Es ist der insgesamt dritte Sieg für «Rennstallbesitzer» André Sommer nach 2014 und 2017. Allerdings mussten ihn sich die Solexiers hart erkämpfen, denn Les Habash de Solex folgten ihnen dicht auf den Fersen. Speziell als die Kette heraussprang und auf das Ersatz-Solex gewechselt werden musste, blieb Zeit liegen. Erich Herren mit seinem Jockey-Gewicht von bloss 53 Kilogramm brachte auf dem leichten Velosolex auch dank engagierter Fahrweise den Vorsprung von ein paar wenigen Metern ins Ziel.

Sommer und Herren sind pensioniert. Früher unternahmen die beiden Nachbarn noch Touren auf dem Motorrad. Inzwischen nehmen es die Berner Oberländer aus Uetendorf gemütlicher und haben im Velosolex das ideale Hobby gefunden. Ausschlaggebend für die Siege am Tessenbergrennen sei laut Sommer eine saubere Arbeit am Fahrzeug, das mit der entsprechenden Wartung und Pflege rund wie ein Uhrwerk laufe.

Unterstützung erhalten die Rentner von den jüngeren Marc Bill aus Aarberg und dem Könizer Cédric Schweizer als weitere Fahrer. «Solexfahren macht Spass», sagt Schweizer zum generationenübergreifenden Hobby für die ganze Familie. In seiner Freizeit sei er vor allem mit dem Mountainbike unterwegs. «Mit dem Solex kann man auch strampeln.» Da die rollenangetriebenen Zweiräder im Originalzustand nur knapp über 30 Stundenkilometer laufen und das Motörchen mit Steigungen Mühe hat, ist viel Muskelschmalz in den Beinen gefragt.

«Nächstes Jahr sind wir wieder dabei», sagt Teamchef Sommer stellvertretend für die wachsende Solex-Familie. Dabei sein wollen nach ihrer Zwangspause auch die Animal Boys und das verrückte Rennen auf dem Tessenberg schon bald wieder mit ihren in hohem Tempo vorgetragenen Ramones-Hits unterstützen. Rock'n'Roll, um die Solex-Rollen zum Glühen zu bringen, hey-ho, let's go!

Mehr Bilder zum Tessenbergrennen unter www.bielertagblatt.ch/galerien

Schöne Stilstudie:

In perfekter aerodynamischer Sitzposition kann man auf dem schmalbrüstigen und leichten Velosolex noch ein paar wertvolle Stundenkilometer herausholen.

Bilder: Anne-Camille Vaucher



Die Schnellsten:

Markus Bodmer und Marco Bongni (v.l.) posieren stolz mit ihren getunten Sieger-Solex.

über den Tessenberg

6-Stunden-Langstreckenrennens, das Mensch und Maschine alles abverlangte, liessen



Cooler Outfits:
In legerer Sommerkleidung und mit Wikingerhelm auf rasanter Fahrt.

«Dass so viele Solex-Verrückte kommen zeigt, welche Leidenschaft diese Fahrzeuge wecken.»

Henk Meyer, OK-Präsident des Rennens und selber ein Solex-Verrückter

Resultate der 40 Teilnehmer am 6-Stunden-Rennen

• Kategorie Tuning (15 Teilnehmer):

1. RAT'Solex & Solexbiene 262,26 km.
2. Esprit Solex V7 254,82 km.
3. Hobbylex 234,36 km.
4. leSolexSoleure 230,64 km.
5. Bonneville 3 228,78 km.
6. Trialex 225,06 km.
7. Solex Giele 1 215,76 km.
8. Vesosa Racing 1 210,18 km.
9. Team Motorini 206,46 km.
10. Solex Motorheads 195,30 km.
11. Cafe Racer 195,30 km.
12. Bonneville 2 172,98 km.
13. Alteisen 146,94 km.
14. Team Garage 2 135,78 km.
15. Soulographe à piston 133,92 km.

• Kategorie Original (25 Teilnehmer):

1. Les Solexiers 193,44 km.
2. Les Habash de Solex 193,44 km.
3. Rock'n'Roll 4ever 191,58 km.
4. Vesosa Racing 189,72 km.
5. Rundenfresser 187,86 km.
6. 2-takt-in-takt 187,86 km.
7. Berti Racing 187,86 km.
8. Bonneville 4 186,00 km.
9. Rauchvelo-team Bläckböry 186,00 km.
10. HV der Unheimliche 180,42 km.
11. IAH-C-Racing 180,42 km.
12. Face de citron 178,56 km.
13. Team Murten 176,70 km.
14. SO-häx-Lex Classic 174,84 km.
15. Flying Cactus 174,84 km.
16. Flying Solex Crew 172,98 km.
17. Chlapf on team 171,12 km.
18. Gepeto crew 169,26 km.
19. Chill mau 163,68 km.
20. Sioux 163,68 km.
21. Bonneville 1 161,82 km.
22. Club fragile 159,96 km.
23. Landmanne Studen 159,96 km.
24. Solexgiele 154,38 km.
25. Team Garage 128,34 km. *fri*

Wichtiges französisches Kulturgut

Gross war nach dem Zweiten Weltkrieg der Wunsch nach einem günstigen und in der Handhabung unkomplizierten Gefährt. 1946 ging das Velosolex in Frankreich in Serie und mobilisierte die Massen. Die Ursprünge des Fahrzeugs, das Kultstatus erreichte, liegen aber noch viel weiter zurück. 1905 gründeten die beiden Franzosen Marcel Menesson und Maurice Goudard ein kleines Unternehmen, das Wasserkühler für Automobile baute.

Später erwarb die Firma unter dem Namen «Solex» ein Patent zur Herstellung von Vergasern. Daneben wurde an einem Fahrrad mit Hilfsmotor getüftelt. 1941 erschien der erste Prototyp mit Vorderradantrieb. Das Konzept setzte sich durch. Der Motor sitzt auf dem Vorderrad und treibt es direkt über eine Reibrolle an. Gleichzeitig kann in die Pedale getreten oder gleich ganz auf den Hilfsantrieb verzichtet werden. Dann wird der kleine Motor per Hebel angehoben und somit reibungsmindernd ausgekupelt.

Die Leistung des 45-Kubikzentimeter-Zweitaktmotors betrug

in den ersten Modellen 0,4 PS bei 2000 Umdrehungen pro Minute und erreichte auch später kaum mehr als 0,8 PS. Genug, um das rund 30 kg leichte Gefährt bis 35 km/h zu beschleunigen. Im Rekordjahr 1964 liefen 380 000 Velosolex vom Band. Auch im Ausland und in der Schweiz war dieses motorisierte Velo sehr gefragt. Vollerorts wurde es in Lizenz gefertigt. So clever das Funktionsprinzip auch war, nach den Boomjahren brach die Nachfrage ein. Zu antiquiert wirkte der Antrieb und verlor potenzielle Käufer an die fortschrittlichere Konkurrenz. In der Schweiz verdrängte das leistungsfähigere und modernere «Töffli» das alte Vehikel, ehe 1988 die Produktion gestoppt und die Solex-Fabrik stillgelegt wurde.

Das Kulturgut lebt nun aber seit 2005 weiter. Dank Beiträgen des Staates und der EU baute die «Société Mopex» im Norden Frankreichs ein neues Montagewerk. Aufgrund von Markenrechten heisst das Gefährt auf Basis des Velosolex 3800 heute Black'n Roll S4800 und ist in Frankreich ab 1070 Euro erhältlich. *fri*

Nachgefragt

«Das Velosolex ist Kult»



Henk Meyer
OK-Präsident
Tessenbergrennen

Die 13. Ausgabe in 15 Jahren ist laut OK-Präsident Henk Meyer ein voller Erfolg geworden. Viel grösser könne aber das Tessenbergrennen nicht mehr werden.

Henk Meyer, wie kommt man auf die Idee, so ein verrücktes Rennen zu organisieren?

Henk Meyer: Das ist nicht ganz auf meinem Mist gewachsen. Matthias Gerber hatte damals inspiriert von Solex-Rennen in Frankreich zum Spass einen ähnlichen Anlass bei uns organisiert. Am Anfang waren wir vier, fünf Teams, die hier ein paar Runden drehten. Das fand Anklang und unsere Veranstaltung wurde immer grösser. Als Matthias verstarb, übernahm ich die Führung. Dass so viele Solex-Verrückte kommen zeigt, welche Leidenschaft diese Fahrzeuge wecken und entschädigt uns für die Arbeit.

Was ist das Faszinierende am Solex?

Das Velosolex ist Kult. Diese Modelle haben vielleicht 30 oder 40 Jahre auf dem Buckel. Sie zum Laufen zu bringen ist nicht schwierig und macht unglaublich viel Spass. Und das Herumfahren mit ihnen noch mehr. Wenn man damit unterwegs ist, schauen einem die Leute hinterher. Mittlerweile hat sich herumgesprochen, wie cool das alte Solex ist.

Wie organisiert sich das OK für das Tessenbergrennen?

Wir haben nach einigen Jahren einen Verein gegründet, um gut aufgestellt zu sein, speziell was die Finanzen betrifft.

Sind solche Rennen finanziell überhaupt rentabel?

Bei schönem Wetter wie heute schreiben wir schwarze Zahlen. Unser Budget beträgt 10 000 bis 12 000 Franken, alle Helfer arbeiten auf ehrenamtlicher Basis. Eine grosse Herausforderung ist immer die Suche nach Sponsoren. Ich finde jeweils kleinere Geldgeber. Wenn wir aber weiter wachsen, braucht es zusätzlich externe Helfer und wir müssen professioneller werden. Ohne einen grossen Sponsor würde das Tessenbergrennen kaum noch durchführbar sein.

Mit 40 Teilnehmern ist der im Vorjahr aufgestellte Rekord erneut gebrochen worden...

...was natürlich phantastisch ist, auch wenn der Erfolg zwei Seiten hat. Mehr Fahrer auf der Strecke bedeuten wegen der zusätzlichen Überholmanöver gleichzeitig auch mehr Gefahr. Die Sicherheit geht vor, was wir den Teilnehmern eingetrichtert haben. Der Schnellere, der von hinten kommt, muss Rücksicht auf den Voranfahrenden nehmen.

Kommt es vermehrt zu Unfällen?

Einige Stürze sind nicht zu vermeiden. Meistens bleibt es aber bei Schürfwunden und kleinen Kratzern. Auch heute hatten wir keine schlimmeren Verletzungen. Ich denke, dass diese Strecke von der Kapazität her die 40 Teilnehmer gut verkraftet. Ich hatte vor dem Start ein wenig Bedenken, bin nun aber positiv überrascht worden.

Wieviele Solex besitzen Sie?

Zwei. Manchmal unternehme ich kleine Ausfahrten oder dann gehe ich mit dem Solex in die Stadt. Um an den See zu fahren, und zum Beispiel im Lago Lodge ein Bierchen trinken zu gehen, ist das Solex sehr praktisch. Es bedeutet für mich Spass, zur Arbeit fahre ich damit nicht.

Welche anderen Aktivitäten neben dem Tessenbergrennen organisiert Ihr Verein noch?

Wir hatten weitere Sachen geplant, konzentrierten uns aber auf das organisatorisch sehr aufwändige Rennen, das uns auch im Vorfeld zeitlich viel beschäftigt. Fix ist zudem jedes Jahr die Herbstausfahrt. Wenn es das Wetter zulässt, machen wir dann noch spontan etwas ab.

Interview: Francisco Rodríguez