

# So schafft es der Mofa-Klassiker sogar bergauf

Der Weststädter Stefan Hauck rüstet alte Solex-Modelle mit Elektroantrieb auf – Vor allem Schweizer fahren auf die neue Technik ab

Von Micha Hörnle

Noch vor 30 Jahren war das (oder die) Solex das Lieblingsfahrzeug der Intellektuellen. Oder das der schönen Mädchen, wie Stefan Hauck sagt. Der Weststädter interessierte sich aber in seiner Jugend eher für Hercules, Kreidler und Zündapp – wie „alle bösen Buben“. Damals war die Mofa-Welt noch fein säuberlich in zwei Lager geteilt. Haucks Verhältnis zum Franzosen-Mofa war recht distanziert: „Ich habe nie eine Solex besessen, aber doch etliche repariert – oder frisiert.“ Und doch ist Hauck im gereiften Alter von 62 Jahren mittlerweile zu einem Solex-Experten geworden – mehr noch: Er baut sie zeitgemäß um. Und so wird aus einem Vélosolex (siehe Hintergrund) ein Hybrid mit einem Elektromotor.

Die Geschichte begann vor drei Jahren. Da stöberte Hauck, den man in Heidelberg als Vorsitzenden des Stadtteilvereins Weststadt kennt und der schon immer Benzin im Blut hatte, auf einem Oldtimer-Markt bei Mailand, und auf einmal blieb sein Blick auf einem Italo-Solex, Baujahr 1966, hängen. Man einigte sich auf den Preis, und schon war Hauck stolzer Besitzer eines Kultfahrzeugs – wobei er in seiner Werkstatt sowieso allerhand hübsche Zwei- und Vierräder stehen hat.

Nur: Die alten Solex-Modelle waren recht schwach motorisiert, einen Berg schafften die nie – es war eben ein Fahrzeug der Intellektuellen in der Ebene. Und so kam Hauck, der auch viel im Odenwald unterwegs ist, bei einer Flasche Wein auf die Idee, das Solex mit einem Elektromotor aufzumotzen. Hauck, der lange in der Automobil-Branche gearbeitet hat, sagt: „Ich bin zwar Automater durch und durch, aber ich interessiere mich sehr für alternative Antriebe. Und dann hatte ich die Idee, etwas Verrücktes zu machen.“ Die Grundidee war also, „ein Fahrzeug aus der Vergangenheit zukunftsfähig zu machen – und zwar mit einem großen Lächeln.“

Das Ganze sollte dann zu einem Heidelberger Projekt werden: Die Firma Ebike-Solutions, die im selben Stadtteil ihren Sitz hat („Die waren auf dem Weststadtfest, daher kannte ich die“), liefert den neuen Motor und die aufladbare Batterie, viel Hilfe in Sachen Metallbau kam auch vom Konstrukteur der Spedition Fels, Jürgen Reising. Und auch beim TÜV reagierte ein Mitarbeiter nach Haucks Worten begeistert: „Endlich mal was anderes.“

Jetzt hat Haucks neues Hybrid-Solex drei Antriebe: vorne, wie es und je, den Zweitaktmotor, in der Mitte die Pedale und hinten den Elektromotor. Und schneller als früher die Mofas – sie durften nur mit maximal Tempo 25 unterwegs sein – ist Haucks



Stefan Hauck rüstet die Kult-Mofas der Marke „Solex“ zeitgemäß als Hybrid (also mit Elektromotor) um, wobei der alte, 0,7 PS starke Hilfsmotor am Vorderrad erhalten bleibt (im Hintergrund Original-Solex-Modelle). Die Batterie des Hybrids befindet sich in der Seitentasche. Foto: Rothe

Neukonstruktion auch: „40 Stundenkilometer, und das reicht auch.“ Und damit ist der Hybrid auch kein Mofa mehr, sondern ein Moped. Die Batterie, die sich beim Fahren auflädt, ist in den beiden Seitentaschen versteckt – Reichweite: rund 85 Kilometer. Der Mini-Tank mit seinen 1,2 Litern lässt einen gut 150 Kilometer weit fahren.

Im letzten Jahr war Haucks erstes Solex-Hybrid fertig, das war der Italien-Import, mittlerweile gibt es vier umgebaute Exemplare, davon sind zwei in der Schweiz, denn Hauck weiß: „Die Schweizer haben Geld und Berge; und deswegen wollten die unbedingt so ein Fahrzeug haben.“ Denn etwas flüssig sollte man schon sein, um sich eines der Hauck-Modelle zulegen zu können: „Ein Solex im guten Zustand kostet etwa 800 Euro, der Hybrid-Umbausatz gut 2500 Euro, und wenn man ein komplettes Fahrzeug mit TÜV haben will, liegen wir bei 4000 Euro.“ Reich wird er damit nicht, sagt Hauck: „Es ist eben eine Liebelei.“

Noch ist es kein Massengeschäft, aber auf längere Sicht würde Hauck seinen Absatz an Hybrid-Mofas steigern – zumal ja Heidelberg so etwas wie eine Solex-Hochburg sein soll. Hier, so erinnert sich Hauck, gab es früher zwei Händler: Kirch in der Ploß (heute auf Fahrräder spezialisiert) und Lösch an der Tiefburg.

Noch heute weckt das „Töffli“ (so nennen Schweizer ein Mofa) heftige Gefühle: Immer, wenn er mit seinem Hybrid-Solex unterwegs ist, gehen die Damen in die Höhe, ältere Semester nicken wissend. Und da Haucks Konstruktion im Gegensatz zum Original auch mühelos die Berge schafft, war er mit seinem Hybrid auch schon im Odenwald und im Schwarzwald: „Da hat man uns mit großen Augen angeschaut, als wir ganz locker die Berge hochgefahren sind.“ Das Modell ist also alltagstauglich: bisher über 2000 Kilometer ohne Probleme.

Aber wieso wird denn solch ein Kultmodell nicht mehr weitergebaut? „Die

Leistung ist zu schwach, und in den achtziger Jahren war das Solex einfach nicht mehr hipp.“ Im Grunde ereilte das Modell das Schicksal aller Mofas: Die Welle flaute gegen Mitte der achtziger Jahre ab, dafür kamen langsam die Motorroller auf. Einen der legendärsten Kleinroller, eine „Schwalbe“ aus DDR-Produktion, hat Hauck in seinem Gewölbe stehen. Denn eine Werkstatt hatte Hauck, der eigentlich Autoschlösser werden wollte, immer – auch wenn er meist im Management der Autobranche arbeitete. Heute berät der gebürtige Weststädter – sein Bruder Peter führt die bekannte Malerwerkstatt – Autohäuser und Fahrradhändler.

Hauck sammelt natürlich fleißig Solex-Modelle, die er dann umrüsten kann: „Wer eines in der Garage stehen hat, bitte anbieten!“ Und wer ein altes Solex hat, das nicht mehr so recht will: Auch das bringt Hauck wieder zum Laufen, denn: „Ich kann so ziemlich alles reparieren.“

## HINTERGRUND

> Das Vélosolex, auch kurz Solex genannt, war in den sechziger und siebziger Jahren das Kultfahrzeug unter Intellektuellen und Frankophilen, sozusagen die „Ente“ der Mofas. Das (im Deutschen aber meist: die) Solex und der Citroën 2CV sind sogar Kinder der gleichen Zeit, der späten vierziger Jahre, wobei die ersten Planungen für beide Modelle schon in die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg reichten. Auf den ersten Blick hat das Solex, das erstmals 1946 hergestellt wurde, mehr von einem Fahrrad als von einem klassischen Mofa, im Prinzip war es eben ein Rad mit einem nicht besonders starken Hilfsmotor: Seine Leistung lag, je nach Modell, zwischen 0,4 und 0,7 PS. Entsprechend sparsam war er auch: Der Verbrauch lag bei 1,4 Liter Benzingemisch. Weil der Motor ans Vorderrad montiert wurde, hatte das Solex auch gleich seinen Spitznamen weg: Nasenwärmer. Das Solex war auch deshalb so beliebt, weil es robust und billig war: In der Regel kostete es 800 Mark, etwa die Hälfte von herkömmlichen Mofas. Die klassische Solex-Farbe ist Schwarz, es gab ab den späten sechziger Jahren aber auch Modelle in Orange, Gelb, Weiß oder Hellblau. Produziert wurde das Fahrzeug vom französischen Vergaserhersteller Solex – aber nicht nur. In Lizenz wurde es in den Niederlanden und sogar der Schweiz produziert. Die Firma Solex gehörte seit den achtziger Jahren zu Yamaha, 1988 wurde in Frankreich die Produktion eingestellt, aber 1992 in Ungarn für zehn Jahre lang wiederaufgenommen, am Ende wurden sechs Millionen Stück hergestellt. Berühmte Freunde des Mofas war neben Brigitte Bardot auch Jacques Tati, der als Monsieur Hulot im Kultfilm „Mon Oncle“ (1958) ein Vélosolex fährt. **hō**

## Mehr Geld zum Wohnen

Neue Reform in Kraft getreten – Jetzt Ansprüche prüfen lassen

RNZ. Wer nur ein geringes Einkommen hat, sollte jetzt seinen Wohngeldanspruch prüfen lassen: Die Reichweite des Wohngeldes wurde mit der Wohngeldreform zum 1. Januar 2020 erhöht und der Kreis der Berechtigten erweitert. Vor allem Familien und Rentner mit geringem Einkommen werden hiervon profitieren. Nach einer Schätzung könnten etwa 20 000 zusätzliche Haushalte in Baden-Württemberg einen Erstantrag auf Wohngeld stellen. Denn auch die Miethöchstbeträge angehoben. Wer schon Wohngeld bezieht, bekommt ebenfalls eine Steigerung: Ein durchschnittlicher