

Samstag, 20. Mai 2023

## Region/Kanton Bern

# Dakar-Veteran aus Lobsigen: «Die sind gefahren wie die Wahnsinnigen»

1981 ist Hans-Rudolf Möri aus Lobsigen mit seinem Motorrad die Dakar-Rally gefahren. Am Ziel war er der einzige Schweizer.

Matthias Gräub

«Es ging nicht darum, möglichst schnell ans Ziel zu kommen», erzählt Hans-Rudolf Möri, «es ging darum, ans Ziel zu kommen.»

In Jeans, Poloshirt und Birkenstock-Sandalen steht Möri in seiner Werkstatt in Lobsigen, umringt von einem guten Dutzend Motorrädern. Dem einen fehlt ein Rad, dem anderen der Sattel. Es herrscht Schraubbedarf in diesem Lebenshof für alternde Töffe. Und jeder von ihnen trägt seine Geschichte mit sich. Möri weiss sie allesamt zu erzählen.

Heute soll es aber vor allem um eine Maschine gehen: die Yamaha XT 500 mit der Startnummer 72. Dick profilierte Pneu, massive Federung vorne und hinten, stabile Verkleidung und übersät von Sponsorenklebern: «Paris Match», «Elf», «Africa Tours». Sie allein erzählen die halbe Geschichte von Möris Abenteuer im Jahr 1981.

## In der Kiesgrube geübt

Der Lobsiger Rentner war einer von rund 100 Motorradfahrern, die damals am Start der Rallye Paris-Dakar standen. 32 Jahre alt war er da. Und sein Startplatz war ihm quasi in den Schoss gefallen. Das Schweizer Rallye-Team hatte ihn beauftragt, zehn Yamaha-Maschinen Dakar-tauglich zu machen. Als sich dann einer der Fahrer im Vorfeld verletzte, sprang Möri kurzerhand ein.

Er erinnert sich an die ersten Etappen durch die algerische Wüste: «Die sind gefahren wie die Wahnsinnigen, das hat mir abgelöscht.» Die paar Übungstage in der Kiesgrube von Oberdiessbach vermochten ihn nur mässig auf das echte Rennen vorzubereiten. Also fuhr Möri vorsichtig.

Als Ausrüstung trug er einen kleinen Rucksack bei sich. Darin ein Schlafsack, ein Wasserschlauch aus Leder. Dazu ein Kompass und das Routenbuch, in einer Halterung auf dem Lenker. Das war sein Navi.



Hans-Rudolf zeigt seinen Dakar-Töff vor der Werkstatt in Lobsigen.

Bild: Nik Egger

Möri, damals wie heute mit Schnurrbart, begann sich mit den Tücken der Wüste zurechtzufinden. Und seine vorsichtige Fahrweise zahlte sich allmählich aus. «Ich wusste: Gewinnen kann ich gegen die Franzosen mit ihren starken Maschinen nicht. Das ist unmöglich.» Trotzdem überholte er links und rechts Mitstreiter, die verunfallten oder mit ihren Autos und Motorrädern liegen blieben. Bald war er unter den zwanzig Besten klassiert.

## Man half sich unterwegs

Obwohl er vorsichtig fuhr, kam Möri nicht ungeschoren davon. Stürze waren an der Tagesordnung, erinnert er sich. «Drei bis vier, an einem guten Tag.» So habe er einige Saltos über den Lenker gemacht und sei das eine oder andere Mal kopfüber in einer Düne gelandet. «Das Schlimms-



Hans-Rudolf Möri bei seinem Dakar-Abenteuer 1981.

Bild: zvg

te war das Feh Feh», sagt Möri. Ein ganz feinkörniger Treibsand, der so viel Staub aufwirbelt, dass rundherum nichts mehr zu sehen ist. «Als ich dort einmal gestürzt war, musste ich zuerst minutenlang meinen Töff suchen.»

Auf dem Gefährt zu bleiben, war die eine Schwierigkeit. Die

andere war, das Ziel zu finden. So habe er sich zigmal verfahren und dabei oft Stunden verloren. «Einmal war ich so müde, da habe ich den Töff neben die Piste gestellt, habe mich in den Schlafsack eingemummelt und bin direkt eingeschlafen.» Das Etappenziel hat er an jenem Abend

nur gesehen, weil ihn ein anderer Fahrer fand und weckte. «In einem Renault 4. Der war auch recht langsam unterwegs», sagt Möri und grinst.

Man half sich unterwegs. «Je weniger noch dabei waren, desto mehr», sagt Möri. So hätten sich immer wieder versprengte Grüppchen gefunden, die zusammen das Etappenziel suchten. Einmal befand sich unter den Verirrten auch die belgische Formel-1-Legende Jacky Ickx, erzählt Möri. Der durfte natürlich nicht ausfallen. «Da flog kurzerhand der Rennleiter mit seinem Helikopter über uns vorbei und zeigte an, wo es langging.» Eine halbe Stunde später war der Tross am Ziel.

## Keine zweite Teilnahme

Nach der algerischen Wüste führte die Rallye durch Mali, das damalige Obervolta (heu-

te Burkina Faso) und die Elfenbeinküste ans Ziel in Senegal. Südlich der Sahara ging es nicht mehr über Sanddünen, sondern über Strassen. «Aber ich habe mir oft eine Sandwüste zurückgewünscht», sagt Rallye-Pilot Möri. Die Schlaglöcher in den Strässchen seien eine Qual gewesen. «Das hat mir fast die Nieren zum Rücken rausgeschlagen.»

## «Um Leben und Tod»

Am Ziel war Möri einer von nur noch 28 Motorradfahrern. Der einzige Nicht-Franzose überhaupt. Entsprechend gross war der Medienrummel, als er zurück in der Schweiz war. Möri genoss ihn sehr. Zu einer zweiten Dakar-Teilnahme kam es hingegen nie. Aus Rücksicht auf seine Frau und die vier Kinder. «Da unten habe ich gemerkt, es geht um Leben und Tod.» Allein an der Rallye 1981 habe es fünf Todesopfer unter den Fahrern gegeben. «Das hat mich sehr geprägt.»

Möri verfolgt die Dakar-Rallye allerdings nach wie vor aufmerksam, auch wenn sie in der Zwischenzeit nicht mehr von Paris nach Dakar führt, sondern quer durch Saudi-Arabien. «Besonders aufmerksam schaue ich immer auf die Startnummer 72.» Diejenige, mit der er 1981 fuhr. Gewonnen hat sie bis jetzt noch nie. Aber ans Ziel kommen – das lernt man von Möri rasch – ist auch schon ein Sieg.

## Aarberg 800

Hans-Rudolf Möri und seine Yamaha XT 500 werden am **4. Juni** in Aarberg zu sehen sein. Dann findet der Startanlass zum **800-Jahr-Jubiläum** des Stedtili statt. Möri ist Firmengründer der «Möri Sport AG» in Aarberg und führt an der Parade zusammen mit seinem Sohn und Nachfolger Patrick Möri Motorräder von früher bis heute vor. [www.aarberg800.ch](http://www.aarberg800.ch)

# Tüftler am Werk: Fotovoltaik auf dem Mont-Soleil

Am 27. und 28. Mai können Interessierte das Fotovoltaik-Projekt auf dem Mont-Soleil besichtigen. Zu sehen ist auch eine Weltpremiere.

Emile Perrin/mah

Am Dienstag freute sich offensichtlich Martin Pfisterer, Ehrenpräsident des Sonnenkraftwerks Mont-Soleil. Am Rande der Präsentation des PV-Bench-Projekts legte er Wert darauf, die Symbolik des Moments zu betonen. «Wir starten in eine neue Mission, die darauf abzielt, Transparenz zu schaffen und die Dinge ans Licht zu bringen», sagte er.

Das am Dienstag angeschlossene PV-Bench-Projekt sei eine Weltpremiere, die es auf dem Mont-Soleil zu entdecken gebe, sagt Moussia de Watteville, Direktorin von Espace décou-

verte énergie. Dies insbesondere am Wochenende vom 27. und 28. Mai, wenn die Verantwortlichen zum Tag der offenen Tür laden.

## Projekt über zwei Jahre

Das Projekt wird mindestens zwei Jahre dauern. «Das Experiment zielt darauf ab, fünf Solarmodule verschiedener Hersteller miteinander zu vergleichen, indem sie gegeneinander antreten», erklärt Christof Bucher, Professor an der Berner Fachhochschule in Burgdorf und Vorsitzender des Bereichs Wissenschaft des Projekts.

Konkret heisst das: Jede Minute werden Daten gesammelt,

um die Leistung, Effizienz und den Ertrag der Module zu messen. Die Module würden zudem alle auf die gleiche Weise installiert, in zwei Varianten, als ob sie sich auf einem Dach befinden oder nicht, erklärt der Wissenschaftler.

«Der Bedarf an Solarenergie ist dringend. Das Parlament hat letztes Jahr beschlossen, die freien Flächen in höheren Lagen zu nutzen, um den Strom zu produzieren, den wir im Winter brauchen», sagt dazu Martin Pfisterer.

Aber Lösungen würden nicht in Büros gefunden. Auf dem Mont-Soleil habe man sich von Anfang an für den Wirkungsgrad

von Solarzellen interessiert. «Die Schweiz will auf diese Technologie setzen. Mit unserer Erfahrung stürzen wir uns in diese neue Aufgabe», sagt Pfisterer.

## Noch mehr herausholen

Seit 1990 hat sich der Wirkungsgrad von Solarmodulen fast verdoppelt. Im Labor ist es möglich, noch bessere Ergebnisse zu erzielen. «Die Zellen müssen lernen, besser zu produzieren», sagt dazu Martin Pfisterer. Mit PV-Bench will man die Erträge unter realen Bedingungen verbessern. Es gehe darum, den Ertrag noch einmal zu verdoppeln oder denselben Ertrag auf einer halbierten

Fläche zu erzielen oder kurz gesagt: «Auf möglichst kleinen Flächen möglichst viel Winterstrom erzeugen.»

Dabei werden auch Aspekte berücksichtigt, die über die Technik hinausgehen. «Durch die Verkleinerung der Flächen könnten auch Konflikte mit der Landwirtschaft, der Landschaft, der Natur, der Biodiversität und dem Tourismus vermieden werden», sagt der Experte.

Aber das ist noch nicht alles. Die getesteten Platten stammen aus dem schweizerischen, europäischen und asiatischen Markt. «Es werden auch ökonomische, ökologische und soziale Kriterien

berücksichtigt», betont Pfisterer. Das Ziel sei es, die Ergebnisse zu veröffentlichen, damit die Kunden ihre Wahl in voller Kenntnis der Sachlage treffen könnten.

Wenn PV-Bench erfolgreich ist – «wir wissen, dass es funktioniert, aber wir müssen noch zwei Jahre warten», sagt Martin Pfisterer –, soll das Verfahren langfristig eingeführt werden. Das Pilotprojekt ist das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen der Gesellschaft Mont-Soleil, der Berner Fachhochschule und Espace découverte énergie und wird unter anderem von der Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern unterstützt.