



In der Ebene ist der Cinquecento ein noch halbwegs flottes Gefährt; in den Bergen verlässt ihn allerdings die Kraft. Foto: Jens-Martin Trick

Ein kleiner Italiener

Mit dem Fiat 500 auf Erlebnisreise durch die Emilia Romagna / Von Jens-Martin Trick

Am Straßenrand winken uns ein paar Kinder voller Begeisterung zu, wenden sich für einige Sekunden von ihrem Handy ab und verfolgen uns mit ihren glänzenden Augen, bis wir mit der nächsten Kurve wieder aus ihrem Blickfeld verschwunden sind. Nur wenige Meter weiter taucht plötzlich eine dunkle Limousine mit hoher Geschwindigkeit im Rückspiegel auf, bremst ab und reißt sich in unsere kleine Kolonne von sechs Fahrzeugen ein, die das Überholen fast unmöglich macht. Keine hektischen Bewegungen, kein genervtes Tippen auf dem Lenkrad. Der junge Mann passt sich stattdessen der beschaulichen Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 60 km/h an. Erst nach etwa vier Kilometern schert er schließlich mit seinem Wagen aus und zieht, mit einem breiten Grinsen, hupend an uns vorbei.

Tatsächlich sind wir in Italien. Genauer, in der Emilia Romagna – der Heimat der schnellen Motoren. Mit Lamborghini, Ferrari und Maserati haben gleich drei Sportwagenbauer in dieser Region ihr Zuhause. Doch es sind nicht die rasanten Flitzer, die die Aufmerksamkeit an diesem Tag auf sich ziehen, sondern etwas, das Luca Sandri als das „wahre Dolce Vita“ Italiens umschreibt. Ein Lebensgefühl, das der 32-Jährige seit mittlerweile vier Jahren hier genießt. Luca arbeitet als Automechaniker und Reiseleiter bei „ModenaTur“, einem kleinen Unternehmen, das sich auf geführte Rundfahrten spezialisiert hat.

„Natürlich ist es beeindruckend, von der Gewalt eines Ferrari in den Sitz gedrückt zu werden. Doch der Charme eines klassischen Cinquecento ist ein Erlebnis für sich“, schwärmt er mit tiefer Überzeugung vom Fiat 500. Die beiden Reaktionen auf der Straße unterstreichen seine Feststellung. Und das, obwohl Fiat seinen Stammsitz im benachbarten Piemont hat.

Als wir am Morgen im romantischen Örtchen Castelvetro, südlich von Modena, zu unserer Tour aufbrechen, ist noch nichts von diesem italienischen Flair zu spüren. Dicke Regenwolken schmücken den Kirchplatz und sorgen für einen erhöhten Schwierigkeitsgrad im Umgang mit den kleinen Zweizylindern. Auf rutschigem Kopfsteinpflaster drehen wir die ersten Runden, um uns mit dem stotternden Viertaktmotor vertraut zu machen. Ein bisschen Zwischengas beim Schalten, Servolenkung vergessen und rechtzeitig bremsen. „Das ist das ganze Geheimnis eines Cinquecento“, so Luca, der jedem eine kurze Einführung gibt, ehe es gemeinsam Richtung Maranello geht.

In den Bergen schafft er kaum die 50-km/h-Grenze

Unser Ziel ist jedoch nicht der Ferrari-Stammsitz, den wir links liegen lassen, sondern die kleine Käserei Val Tiedo. Dort bringen wir unsere Fiat 500 mit einem weiteren Klassiker zusammen: Dem Parmigiano Reggiano, der neben dem Aceto Balsamico und dem Parmaschinken, als kulinarisches Symbol der EmiliaRomagna und als Exportschlager Italiens gilt. Mindestens zwölf Monate muss er reifen, um seinen vollen Geschmack zu entfalten. „Je älter, desto aromatischer wird er“, erklärt Luigi Bellori und spannt damit den Bogen zu unseren Vehikeln, die allesamt zwischen 1957 und 1963 gebaut wurden. Im Gegensatz dazu ist beim Parmigiano nach

vierzig Monaten Schluss, ansonsten geht es mit der Qualität schnell wieder bergab. Obwohl auch der Fiat 500 mit zunehmendem Alter seine technischen Tücken hat. Die Form des Parmesan ist eine weitere Parallele zum Cinquecento, die dem 62-jährigen Präsidenten der Käseerei-Kooperative beim Blick auf die meterhohen Regale einfällt. In großen Rädern lagert dort der goldgelbe Käse in fast endlosen Reihen. Ähnlich begehrt wie der kleine Fiat ist er allemal: „Alleine im letzten Monat gab es bei uns zwei Einbrüche“, erzählt Luigi. Zwar wurde jeweils nur ein Käse-Rad gestohlen – schließlich wiegen diese rund 40 Kilogramm – dennoch hat er vorsorglich eine Alarmanlage einbauen lassen, um sein gewichtiges Hab und Gut künftig besser zu schützen.

Damit uns kein ähnliches Schicksal ereilt, kehren wir nach einer Stunde zu unseren kleinen Schätzen zurück, die im Hof in der Sonne auf uns warten. Nun zeigen sie ihre ganze Pracht, der Lack glänzt förmlich. Mit offenem Verdeck, zumindest für die vier der sechs Wagen, die eines besitzen, geht es weiter nach Modena.

Die Heimatstadt von Luciano Pavarotti und Enzo Ferrari hält für ihre Besucher ebenfalls einen echten Schatz bereit. Der weiße Dom „San Geminiano“ zählt aufgrund seiner Fresken und Fensterrosen zum Unesco-Weltkulturerbe. Doch selbst mit dem italienischen Klassiker dürfen wir nicht direkt am „Piazza Grande“ vorfahren, weshalb unsere Tour zügig gen Norden fortgesetzt wird. Über Nonantola geht es zum Kontrastprogramm nach St. Agata Bolognese, wo mittlerweile der Wolfsburger VW-Konzern das Sagen bei Lamborghini hat. Neid kommt allerdings keiner auf, obwohl der Abstecher im hauseigenen Museum zeigt,

dass auch der Sportwagenhersteller echte Raritäten unter seinem Dach beherbergt. Ein paar verwunderte Blicke aus den edlen Glasfassaden ernten wir dennoch. Ob da wohl jemand gerne mit uns tauschen will?

Kurz vor Bologna, der Hauptstadt der Emilia Romagna, haben wir bereits über 100 Kilometer mit unseren Oldtimern zurückgelegt. Der schlechte Ruf, den Fiat teilweise in Deutschland innehat, konnte bis dato widerlegt werden, auch wenn sein jüngster Nachfolger im letzten Jahr noch Platz 2 der ADAC-Pannestatistik bei Kleinwagen belegte. Ein beruhigendes Gefühl, ist es trotzdem, drei Mechaniker im Begleitfahrzeug ständig in seiner Nähe zu wissen. Zumal es bergauf und bergab geht. Mit über 50 Prozent Bergen und Hügeln ist die Region alles andere als flach. An den meisten Anstiegen schaffen wir es kaum, die 50-km/h-Grenze zu knacken. Die wild schwankende Tachonadel lässt aber ohnehin keine konkreten Aussagen in diesem Punkt zu. Die Entschleunigung hilft einem zumindest dabei, die Schönheiten der Landschaft buchstäblich in sich aufzusaugen zu können.

Sechsstellige Kilometerstände waren nicht vorgesehen

Und nähert man sich doch einmal der Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h, kommt neben der Tachonadel häufig das ganze Auto ins Wanken und erinnert einen daran, dass Reisen und Rasen zweierlei sind. Zudem verliert man schnell die Orientierung und die beiden Wahrzeichen Bolognas, die zwei schiefen Türme

„Garisenda“ und „Asinelli“, wirken beim Blick durchs Faltdach noch schräger, als sie es in Wirklichkeit sind. In Pisa sind wir dennoch nicht gelandet, wie Simona Spandoni erklärt. Im wahren Leben ist sie Anwältin, für uns mimt sie aber die Stadtführerin. „Die Menschen in Bologna verbinden mit ihrer Stadt eine ebenso große Liebe, wie viele Autonarren mit ihrem Fiat 500“, meint Simona. Obwohl die Metropole eine Industriestadt ist, verspricht sie in ihrem Herzen – der traumhaften Altstadt – einen ebenso authentischen Charme wie der Cinquecento.

Vorbei an Pappelalleen, zahlreichen Obstplantagen und Feldern voll mit Weinreben geht es am Abend zurück zum Ausgangspunkt nach Castelvetro. Über 200 Kilometer hat der kleine Italiener an diesem Tag gemeistert. 35 229 Kilometer zeigt der Tacho insgesamt an. Wie viel Lebensleistung der Fiat 500 aber tatsächlich auf dem Buckel hat, vermag nicht einmal Luca zu sagen, der jede Schraube an den kleinen Wagen besser kennt als jeder andere. Sechsstellige Kilometerstände waren von Fiat offenbar damals nicht vorgesehen.

Und dann passiert es doch noch: Kurz vor dem Ende unserer nostalgischen Reise quittieren zwei der sechs Wagen vorübergehend ihren Dienst. Ob es an unserem Fahrstil oder am Alter lag, vermag Luca nicht zu sagen. Vielleicht schweigt er aber auch einfach nur aus Höflichkeit und lässt uns in dem Glauben, dass doch der Wagen schuld an der Misere sei. Nach ein paar kurzen Handgriffen und ein bisschen Starterspray bringt uns die Legende letztlich aber ans Ziel. Auch wenn der ein oder andere von uns beim Aussteigen schmunzelnd feststellt, dass er selbst jeden Kilometer in den Knochen spüren könne.

Im April 2010 brannte eine große Photovoltaikanlage in Bammental. Mit Wasser war da nichts zu machen, weil die Anlage unter Strom stand. Dort wurde auch eine Tierrettung von wertvollen Koi-Karpfen unter Atemschutz nötig. Und im Januar war der örtliche Bach nach verheerenden Regenfällen zum Fluss geworden. Rund 40 bis 45 Mal im Jahr wird es ernst. Dann geht mitten in der Nacht oder am helllichten Tag der Alarmpieper bei Anette Klingmann und ihren Mitstreiterinnen los. Manche erscheinen im Schlafanzug, andere wurden unter der Dusche überrascht: „Fahr schon mal den Wagen vor“, gibt Anette Klingmann dann den Derrick. Und ihr Ehemann ist in diesem Fall Harry, der den Wagen vorfahren soll.

Es dauert kaum zwei Minuten, dann treffen die Mitglieder der Freiwilligen Frauenfeuerwehr Schönau Abteilung Altneudorf – unter Einhaltung aller Verkehrsvorschriften, wie man betont – an der Feuerwache ein. Die männlichen Kameraden allerdings auch, denn eine reine Frauentruppe ist die Wehr in Altneudorf nicht. Aber was den Frauenanteil in der Truppe angeht, da nehmen sie es mit jeder Freiwilligen Feuerwehr in der Region auf. 15 von 40 aktiven Mitgliedern sind weiblich.

Der Alarmruf geht von der Ladenburger Rettungsleitstelle aus. In zehn Minuten muss man am Einsatzort sein, so die Vorschrift. Ob ein Feuer ausgebrochen ist, Keller überflutet wurden oder ein schwerer Verkehrsunfall passiert ist, die Freiwillige Feuerwehr von Altneu-

Feurige Frauen

In Schönau löschen 15 Feuerwehrfrauen die Brände / Von Harald Berlinghof



15 von 40 Freiwilligen sind in Schönau weiblich. Foto: Alex

dorf ist immer dann zur Stelle, wenn Hilfeleistungen bis hinunter nach Neckargemünd oder gar Bammental notwendig werden. Nur fünf Prozent der Einsätze gehen allerdings zu einer Brandbekämpfung.

„Beim ersten Feuereinsatz zittert man ganz schön“, meinen die Feuerwehrfrauen. Das sind dann diejenigen Einsätze, bei denen vor allem die „Atemschutzgeräte-Trägerinnen“ gefragt sind. Einige der Frauen haben die dafür nötige Zusatzausbildung absolviert und dürfen daher das große „A“ auf dem Helm tragen, aber alle sind ausgebildete Feuerwehrfrauen. Im kommenden Oktober steht für sie die Prüfung für den Titel „Truppenführerin“ an.

Den hat Anette Klingmann bereits erworben. Was ihr noch fehlt, ist die Ausbildung zum Maschinisten für Löschfahrzeuge. Dann dürfte sie auch einen der beiden Löschwagen fahren, die in der Feuerwehr-Halle stehen. Bis jetzt muss dazu noch ein männlicher Kollege ran. Aber irgendwann, da ist man sich unisono sicher in der Frauentruppe, wird auch eine Kameradin hinter dem Lenkrad sitzen. Was die Bezeichnung Löschfahrzeug LF 8/6 zu bedeuten hat, kann sie jetzt schon ohne weiteres herunterrasseln: „Das ist ein Löschgruppenfahrzeug, dessen vom Fahrzeugmotor angetriebene Löschkreiselpumpe 800 Liter Wasser pro Minute mit acht bar Druck fördern kann. Die Sechse steht für einen Löschwassertank mit 600 Litern Inhalt“, sagt sie ohne zu stocken. „Das wissen wir anderen aber auch“, kommt da leiser Protest aus der Mitte der Feuerwehrdamen.