

Man nannte ihn «Serviertochter-Porsche»

Internationales Treffen von Fiat-850-Modellen in Grenchen.

Andreas Toggweiler

Ein warmer Spätsommerabend auf dem Parkplatz des Restaurants Airport in Grenchen. Fein säuberlich aufgereiht stehen dort Autos, die man heute nicht mehr auf der Strasse sieht, die aber zumindest Babyboomern doch irgendwie vertraut vorkommen.

Ein gutes Dutzend Fiat-850-Fahrzeuge sind schon eingetroffen, manche in schönen, leuchtenden Farben. Sie haben ganz unterschiedliche Karosserieformen: Limousinen (Berlina), Cabrios (Spider), Coupés, ja sogar ein Lieferwagen. Doch alles sind Modelle des Typs Fiat 850.

Die Autos tragen die Bezeichnung 850 aufgrund des Hubraums des (Heck-)Motors von 847 Kubikzentimetern, was ziemlich bescheiden ist, aber auch sparsam. Daraus resultierten 49 PS und eine Spitze von bis zu 145 km/h.

Ein spritziges Wägelchen also. «Das ist so, dank dem Umstand, dass das Auto nur 730 Kilo wiegt», sagt Christian Vonow aus Zürich zu seinem metallic-blauen «Spider CL», der ihn schon seit 1987 begleitet. Das gut erhaltene und gepflegte Fahrzeug stammt aus der ersten Produktionsserie von 1968, erwähnt Vonow nicht ohne Stolz. Es ist das älteste Auto an diesem Treffen. Die Karosserie wurde von Bertone gebaut. «Er läuft gut, hat kaum komplexe Technik und ist robust.»



Besitzer von Fiat-850-Modellen trafen sich vom 7. bis 10. September auf dem Airport Grenchen.

Bild: Andreas Toggweiler

Das einzige Thema sei der Rost. Armin Hürlimann steht daneben und nickt. «Ja, das gibt immer wieder Arbeit.» Der Garagist aus Walchwil ZG ist gleich mit drei Fahrzeugen auf dem Platz und zeigt sich glücklich, dass er den ausländischen Besucherinnen und Besuchern jetzt einmal den Jura zeigen kann. Schon zum vierten Mal

organisiert er die «Alpentour», eine der zwei grösseren jährlichen Ausfahrten des Clubs «Fiat 850 e. V.»

32 Fahrzeuge aus dem ganzen deutschsprachigen Raum sind zum Treffen in Grenchen angereist, manche aus dem Norden Deutschlands haben dafür einen Weg von 800 Kilometern zurückgelegt mit ihren Fiat 850.

Jetzt hört man kernige Auspufftöne von der Flughafenstrasse her. «Aha, da ist unser Präsident Uwe Thoma», sagt Hürlimann zum kleinen Korso, der auf dem Airport-Parkplatz einfährt. Leider habe Thoma eine kleine Verspätung aufgrund einer Panne. Aber man half sich gegenseitig aus und so war diese bald behoben.

Überall begrüsst man sich überschwänglich, klopft sich auf die Schulter: «So, habt ihrs auch wieder geschafft...» Zwei grössere Ausfahrten jährlich unternimmt der aktive Präsident mit seinen Vereinsmitgliedern. Immerhin 260 an der Zahl mit zusammen 300 Fahrzeugen.

Wenn man die Fans nach dem Grund für ihre Begeiste-

rung für dieses Auto fragt, hört man immer wieder: «Dies ist eine lange Geschichte.» Wer heute einen Fiat 850 hat, hat etwas Besonderes, das damals nichts Besonderes war. «Ein Brot-und-Butter-Auto», wie jemand sagt, oder: «Das Coupé wurde spöttisch «Serviertochter-Porsche» genannt.»

Und weil die Autos damals «nichts Besonderes» waren – von 1964 bis 1973 wurden 2,3 Millionen Stück gebaut –, wurden sie nach ihrem Autoleben bedenkenlos verschrottet. Besonders nördlich der Alpen blieben nur wenige erhalten. In Italien würden die Fahrzeuge des Clubs jeweils überschwänglich begrüsst, berichten die Fans.

«Was mich auch speziell freut, sind die fröhlichen Farben, die die Autos damals hatten», sagt Beatrice Schneider aus Madiswil. Der grüne Spider ihres Partners Armin Hürlimann etwa: «Er war eine Zeit lang rot, aber allmählich abgeschossen», sagt er zum Cabrio mit Jahrgang 1973, das Hürlimann seit 1981 gehört. «Als es um die Neulackierung ging, konnte kaum jemand verstehen, dass ich ihn grün haben wollte, und zwar genau dieses Grün der Originalfarbe.»

Der farbige Korso war am Freitag und am Samstag in der Region unterwegs. Am Freitag führte der Ausflug auf den Chaseral mit Weiterfahrt zum Creux du Van, am Samstag ging's über den Grenchenberg bis nach Le Locle zu den Moulins souterrains.

Ein Spaziergang durch den Wald mit der Bürgergemeinde Grenchen

Statt Tieren konnten die Besucher den Forstschlepper bei der Arbeit beobachten.

Daniel Trummer

Bürgerpräsident Eduard Spersen begrüsst die Anwesenden im Schatten bei der Holzerhütte. «Dem Wald geht es nicht sonderlich gut», führte Revierförster Patrik Mosimann aus. Er erwähnte die heurige Hitze und Trockenheit. Zum Glück haben einige Sommergewitter begehrte Niederschläge am Jura-Südhang gebracht.

Die Hälfte der Teilnehmenden machte sich alsdann auf den Weg. Keuchend die einen, munter plaudernd die andern, aber alle schwitzend, erreichte die Gruppe nach kurzem Marsch das «Steingrübli». Rund 50 Höhenmeter unterhalb der neuen Bergstrasse wurde im Steinbruch bis Ende der 80er-Jahre Stein und Fels abgebaut. Die einstige Lichtung hat sich die Natur seither fast gänzlich zurückerobert.

Ein Segelflugzeug wird in den Lüften hochgeschleppt und zahlreiche Hängegleiter nutzen die günstige Thermik. Mosimann stellt das Schutzwaldprojekt vor, welches von 2008 bis 2015 realisiert wurde. Der Wald wurde verjüngt und durchforstet.



Waldbegehung Grenchen mit der Bürgergemeinde. Bild: Daniel Trummer

Es kam zu Sperrungen der Bergstrasse. Begonnen wurde das Werk an der Gemeindegrenze zu Bettlach oberhalb der «Bättlerchuchi» und endete an der Kantongrenze im Westen, am Ittenberg. Natürlich will ein solch umfangreiches Projekt stetig unterhalten werden. Kranke Bäume müssen weichen. Es ist angedacht, den Schutzwald im 12-Jahre-Rhythmus systematisch zu pflegen. Einige Schritte weiter wurde der neue Forstschlepper gezeigt. Forstwart

Duncan Hiermeier verriet technische Details. Eine Demonstration des Könnens des Allrounders, der satte 19 Tonnen wiegt, liess die Waldgänger staunen.

Die beiden Referate von Peter Brotschi und Renato Müller im angenehm kühlen Innenraum der Holzerhütte hatten es in sich. Müller, der Bürgergemeindeverwalter, sprach vom aufwendigen Unterhalt der Grenchenbergstrasse. Der normale Strassenunterhalt wird im Frühjahr durchgeführt. Die

Arbeiten werden meist durch Fachkräfte der Stadt Grenchen ausgeführt. Die Kosten teilen sich Bürgergemeinde und Stadt.

Die dringliche Sanierung von Stützmauern an der Bergstrasse wird durch eine Einsparung seit längerer Zeit blockiert. Vor exakt 100 Jahren wurde die neue Grenchenbergstrasse eingeweiht. Peter Brotschi referierte kundig über dieses Jubiläum. Die Bürgergemeindeversammlung gab zuvor grünes Licht für die Notstandsarbeiten. Eben hatten arbeitslose Grenchner das Entwässerungssystem in der Witi abgeschlossen, schon wurden die Arbeitslosen im Strassenbau eingesetzt.

Der damalige Oberförster, Anton Cadotsch, zeichnete Pläne und leitete den Bau. Seine Vision, durch die Strasse die Waldgebiete Vorberg und Schlag zu erschliessen und die Zufahrten zu den Sennenbergen, wie die Berghöfe einstmal hiessen, hat er durchgesetzt. Ihm zu Ehren wurde ein Findling an der Bergstrasse zum «Cadotsch-Stein». Mit Tranksame, Wurst und Brot und Jodelgesangklang der interessante Anlass bei der Holzerhütte aus.

So fühlt sich eine Kollision an

Simulator war der Renner am Mobilitätstag in Grenchen.



Kurz vor dem Aufprall: Kollisions-Simulator am Mobilitätstag 2023 in Grenchen.

Bild: Andreas Toggweiler

Der Mobilitätstag in Grenchen stand dieses Jahr unter dem Motto «clever unterwegs und Energie sparen». Die Besucherinnen und Besucher konnten verschiedene Formen der Mobilität kennen lernen und manche auch ausprobieren. Das kantonale Förderprogramm so!mobil, welches sich für eine effiziente und nachhaltige Mobilität einsetzt, organisiert den Anlass gemeinsam mit der Energiestadt Grenchen.

Vor allem Schulkinder tauchten auf dem Zytplatz auf, etwa um ans Steuer des neuen Elektrobusses des BGU zu sitzen oder auch eines Lastwagens der Grenchner

Feuerwehr. Hier konnten sie erfahren, wie das ist mit dem toten Winkel im Rückspiegel: Der Lastwagenchauffeur sieht trotz modernen Spiegel-Konstruktionen nicht alles, was zu gefährlichen Situationen im Verkehr führt. Der Velosimulator ermöglichte es, risikofrei anspruchsvolle Verkehrssituationen auf dem Velo oder im Auto zu meistern. Dazu gabs Infos über Velo-Dienstleistungen in Grenchen. Der Renner unter den Schulkindern war ein Kollisions-Simulator des TCS, der aufzeigte wie sich Zusammenstösse bei verschiedenen Geschwindigkeiten anfühlen. (at.)