

## Ligurien/Piemont September 2007

Nachdem im Vorjahr keine längere Tour in der üblichen Besetzung zustande kam, liefen die Planungen für die diesjährige "Männertour" bereits im Frühjahr an.

Als Ziel hatten wir uns die Ligurische Grenzkammstrasse ausgekuckt und alle Teilnehmer der Friaul-Tour 2005 sagten sofort ihre Teilnahme zu.

Bedingt durch die relativ weite Anreise (je nach Wohnort 650 – 800 km) war klar, dass wir die Dauer der Tour länger ansetzen müssen, wenn wir schon mal in dem Gebiet sind, wollten wir doch auch Einiges fahren. Auch auf den Zeitraum (Mitte/Ende September) einigten wir uns recht schnell. Als dann im BoFo noch eine "Mitfahrgelegenheit" in diese Region und zu der von uns geplanten Zeit gesucht wurde, haben wir uns kurzerhand entschlossen unsere Gruppe um einen "Quoten-Preußen" zu erweitern. Natürlich waren wir uns des Risikos bewusst, einen "Fremden" mitzunehmen. Im Nachhinein gesehen hat aber alles gut geklappt (abgesehen von gelegentlichen Verständigungsschwierigkeiten), sowohl menschlich als auch vom Fahrerischen hat Andreas super in unsere Gruppe gepasst.

Leider musste der Wolfgang aus privaten Gründen seine Teilnahme absagen, so dass wir letztendlich wieder zu fünft (Andreas, Joe, Kalle, Sigi und Günther) unterwegs waren.

### 1. Tag

Als Ziel für den 1. Tag und Standort für die erste Hälfte der Tour hatten wir uns für Susa, in der Nähe von Bardonecchia entschieden.

Die Anfahrt sollte über Landsberg (1. Treffpunkt 07.30h), den Fernpass nach Prutz erfolgen. Dort wollte Andreas zu uns stoßen. Für mich bedeutete das, dass ich um kurz nach halb sieben losfahren musste. Die Tage vorher hatte es recht häufig geregnet und die Schneefallgrenze sank auf ca. 1.500 m. Letztendlich war es zwar recht frisch, geregnet hat es allerdings nicht.

Kurz nach 10 Uhr waren wir dann in Prutz am vereinbarten Treffpunkt, vom Andreas keine Spur! Nachdem er um 10.45h immer noch nicht erschienen war, und er auch telefonisch nicht erreichbar war, schickte ich ihm eine SMS und wir informierten den Tankwart am Treffpunkt, dass wir Richtung Sankt Moritz weiterfahren. Kurz vor Sankt Moritz beim ersten Tankstopp hat er uns dann mit seiner betagten G/S auch eingeholt.

Von dort ging's dann durch das Engadin, über den Maloja-Pass nach Chiavenna, wo wir uns den ersten italienischen Espresso genehmigten. Ab hier fuhren wir am Ostufer des Comer Sees auf einer meist nur aus Tunnels bestehenden Schnellstrasse Richtung Mailand. Mittlerweile war es ganz schön heiß geworden und kurz vor Mailand kamen wir dann auch noch in den Berufsverkehr. Da die Gegend landschaftlich nicht unbedingt reizvoll ist und wir noch 180 km vor uns hatten, beschlossen wir ab Mailand die Autobahn zu nutzen.



Um halb sieben hatten wir dann unser Etappenziel das Hotel du Parc in Susa erreicht.

Dieses wurde uns von Peter einem Mitglied unseres Augsburgers BoFo-Stammtisches empfohlen. Insgesamt waren es 643 km und ca. 12 Stunden Fahrt.

## 2. Tag

Zur Eingewöhnung an die geplanten Off-Road-Touren wollten wir am ersten Tag die Assietta Kammstrasse befahren. Diese ca. 35 km lange Höhenroute ist vom Schwierigkeitsgrad m.E. mit der Panoramica im Friaul zu vergleichen. Fahrerisch sicher nicht so schwierig, allerdings teilweise schon sehr exponiert.



Achtung: Die Gemeinde Bardonecchia hat im August einige Strecken für den motorisierten Verkehr entweder total oder zumindest von Freitag bis Sonntag gesperrt.

Nähere Informationen hierüber können hier abgerufen werden:

<http://www.montagnedoc.it/admin/media/884.pdf>

Da der Colle delle Finestre nun auch gesperrt ist, ist der Einstieg über Meana di Susa nicht mehr möglich. Wir sind von Susa über Oulx nach Sestriere und durch das Valle del Chisone gefahren und in Chambons eingestiegen.



Von dort fährt man die Assietta in südwestlicher Richtung und kommt dann kurz vor Sestriere wieder auf die Teerstrasse.

Ab hier ging's dann nach Bardonecchia, wo wir uns am frühen Nachmittag erstmal 'nen Espresso und eine Flasche Wasser genehmigten. Auf dem Weg dorthin führte uns Kalle über einen engen, staubigen Singletrail, der laut seinem Garmin Zumo auch offiziell befahrbar sein soll ;-).

Nachdem wir den ersten Staub hinunter gespült hatten, starteten wir zum Sommeiller, dem höchsten mit einem motorisierten Fahrzeug anfahrbaren Punkt in den Alpen. Hier findet an jedem zweiten Sonntag im Juli die Stella Alpina, das höchstgelegene Motorradtreffen in Europa statt. Auch hier hat die Gemeinde Bardonecchia Fahrverbote erlassen.



Ab dem Rifugio Scarfiotti ist die Weiterfahrt uneingeschränkt nur von Montag bis Donnerstag erlaubt. Von Freitag bis Sonntag nur ab 17.00 Uhr. Die Anfahrt bis zum Rifugio führt anfangs durch einen Wald, vorbei an einem kleinen Stausee.

Ab dem Rifugio wird es dann schwieriger, über zum Teil sehr enge Kehren erreicht man das Hochplateau auf knapp 3.000 Meter. Eine "Bezwingung" des bekannten Fahnen-

hügels ist zurzeit nur per pedes möglich, da am Plateau ein Palisadenzaun aufgestellt worden ist. Man darf gespannt sein, wie lange es dauert, bis die ersten "Spinner" diesen Zaun durchbrechen um auf den Fahnenhügel fahren zu können.



Hier oben hat man einen tollen Ausblick auf die umliegende Bergwelt.



Einige Minuten nach uns kamen 3 Schweizer bzw. 2 Schweizer und eine Schweizerin mit Ihren KTM-Crossern an. Als diese erkannten, dass wir zum Teil aus Bayern sind, fragte uns einer, ob wir schnupfen. "Alle Bayern schnupfen doch" und zog eine Schnupftabakdose heraus. Nachdem sich erst keiner von uns bereit erklärte mit ihm zu schnupfen, und er zum Lästern anfangen wollte, fragte ich nur: "Wo seid Ihr her: Aus der Schweiz! Habt Ihr 'nen Käs oder 'nen Schoki dabei?" Danach war Ruhe. ;-)

Jetzt fiel uns auch ein, dass wir bisher noch immer mit "normalem" Reifendruck unterwegs waren. Also erstmal Druck ablassen, was sich aber als nicht so einfach herausstellte. Nachdem dem Kalle mein manueller Druckmesser auseinander fiel, blieb nur noch das digitale Manometer vom Andreas, was aber wohl auch nicht so richtig funktionierte, denn beim Nachfüllen im Tal waren es bei meinen Reifen nur noch knapp über 1 bar und auch Kalle hatte recht wenig Luft in den Reifen. Trotzdem war die Abfahrt doch angenehmer als die Auffahrt mit den prallen Reifen. Bei der Rückfahrt hatten wir noch einigen Gegenverkehr und ich kann mir gut vorstellen, wie es vor dem kürzlich ausgesprochenen Fahrverbot an Wochenenden zugegangen sein muss.



Zurück in Bardonecchia wurde erstmal getankt und Luft nachgefüllt. Ich bin die nächsten Tage mit 1,8 bar gefahren und damit sowohl auf Teer, als auch auf Schotter gut klar gekommen.



Nach der Ankunft im Hotel gab es das übliche "Ankommerbier" und nach einer Dusche eine leckere Pizza.

Heute waren es 241 km.

### 3. Tag

Heute hatten wir uns die Region rund um den Lac du Mont Cenis vorgenommen. Nur wenige km von Susa Richtung Norden überquert man die Grenze nach Frankreich und kommt dann an den Stausee Lac du Mont Cenis.



Über den Col du Mont Cenis ging's hinunter nach Lanslebourg-Mont-Cenis. Von hier aus wollten wir zum Fort la Turra. Anfangs führte die Strecke über einen engen, steilen Waldweg an einer Skispiste entlang.



Leider haben wir aber die letzte Abzweigung verpasst, so dass wir unvermittelt wieder am Nordufer des Sees landeten.

Hier führt erst eine gut erhaltene Piste zu einem bewirtschafteten Rifugio und von dort geht es weiter Richtung Col du Petit Mont Cenis. Auf dem Weg dorthin haben wir bei einer kleinen Alm Rast gemacht und uns eine Brotzeit gegönnt.



|Allerdings nicht bevor Sigi das Tischgebet gesprochen hatte! ;-)

Frisch gestärkt ging es weiter, hier wurde es dann richtig derb!



Da es sich hier um eine Sackgasse handelt, mussten wir wieder zurück und entschieden uns dann für die Piste am Westufer des Sees Richtung Grand-Croix.



Auch dieses mehrere Kilometer lange Stück war vom "Allerfeinsten"! Sehr grober Schotter, zum Teil einseitig mit großen Granitplatten ausgelegt. Dies allerdings nur talseitig, was mich veranlasste, doch meist lieber daneben auf der "sicheren" Bergseite zu fahren.

Zurück in Italien fuhren wir abermals in Richtung Bardonecchia, verließen aber kurz vor Salbertrand die SS24 Richtung Monte Pramand. Hier führt ein sehr gut befahrbarer Weg durch die herrlichen Wälder in die Höhe, raus aus dem Valle di Susa.



Nach einigen Kilometer kommt ein 850 m langer, gekrümmter Tunnel "Galleria dei Saraceni". Dieser ist "natürlich" unbeleuchtet und die Bodenverhältnisse sind oft nur zu erahnen. An der Krümmung wurde, wohl zur Warnung eine gelbe Folie an den Wänden befestigt. Spannend bleibt die Frage, was tun, wenn man im Tunnel Gegenverkehr hat?



Nach ein paar weiteren Kilometern erreichten wir das Forte Foens. Diese Stellung ist zum Teil noch sehr gut erhalten und wird von "Off-Road-Fans" auch immer wieder als Übernachtungsstätte genutzt, was aber wohl nicht so gern gesehen wird, wie die Aufschrift beweist.

Kurz vor dem Fort geht rechts ein recht guter Waldweg ab, dem wir auch folgten. Allerdings kam bereits nach wenigen Metern eine erste Engstelle, die wir aber nach kurzer Besprechung ohne Probleme überwandten um kurze Zeit später eine weitere zu erreichen. Jetzt war uns auch klar, warum dieses Teilstück auf dem o.g. Merkblatt der Gem. Bardonecchia rot eingezeichnet war. Unser Wirt im Hotel hatte zwar telefonisch die Auskunft erhalten, dass dieses Stück mit Motorrädern befahrbar sei, was wir bei einer Besichtigung doch erstmal stark anzweifelten. Hier war an einem Hang der ursprüngliche Weg nach einem Berggrutsch über eine Länge von ca. 20 – 30 Metern nicht mehr vorhanden. Lediglich ein schmaler Pfad mit einer Breite von 50 – 100 cm überwand diese Stelle, wobei es links davon über ein Geröllfeld steil bergab ging. Würden hier eine Maschine talwärts kippen, wäre diese wohl nur noch mit Hilfe von Bergwacht und Helikopter zu bergen. Für alles gerüstet, schlug Kalle vor, Fahrer und Maschine jeweils mit Seilen zu sichern, worauf Sigi antwortete: "Die Seile holen wir erst zum Bergen raus!"



Also los ging's! Allen voran fuhr Sigi recht elegant und ohne große Probleme auf die andere Seite. Danach Kalle. Mit etwas Schwung wollte er die erste Steigung überwinden, blieb aber gleich am Anfang an einem großen Felsbrocken hängen. Puh! Glück gehabt. Nachdem Andreas den Stein Richtung Tal befördert hatte, konnte auch Kalle das Stück passieren.



Anschließend folgte Joe und danach ich. Shit! Ganz ehrlich, so wohl war mir dabei nicht.

Ich fuhr gaaaaanz sachte, mehr oder weniger im Standgas und "mitlaufend". Auf der anderen Seite angekommen, fiel mir ein Stein vom Herzen, der sicher zehnmal so groß war, wie der, den Andreas talwärts entsorgt hatte. Auch dieser erreichte dann unversehrt das "rettende Ufer" und ich denke, wir waren alle erleichtert, dass Nichts passiert war.

Rückwirkend muss ich sagen, dass diese Aktion m.E. schon etwas leichtsinnig war. Vielleicht hätte hinter jedem Fahrer einer von uns mitlaufen sollen, immer die Hand am Gepäckträger, um im Fall des Falles die Maschine bergwärts drücken zu können.

Gott sei Dank (vielleicht hat auch Sigi's Mittagsgebet geholfen) ist aber keinem von uns etwas passiert und zurück in Bardonecchia gab's im bereits bekannten Cafe etwas zu Trinken und für Kalle einen "Beruhigungszigarillo".

Das Ende des dritten Tages (nach "nur" 191 km) und der ersten Etappe feierten wir im Ristorante Meana in Susa. Hier gibt es für 15 € ein ausgezeichnetes 3-Gänge-Menü mit Pasta, Hauptspeise und Dessert.



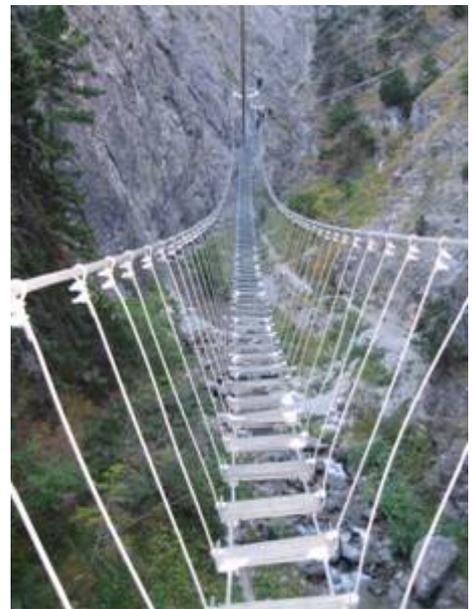
## 4. Tag



Heute hieß es die Zelte in Susa abzubauen und für Kalle und Joe Abschied zu nehmen. Hatten doch beide im Hotel Freundschaft mit dem kleinen Haushund geschlossen.

Es stand eine Verbindungsetappe zu unserem zweiten Standort in Limone Piemonte an. Auf Vorschlag vom Andreas legten wir allerdings bereits kurz nach dem Start einen ersten Zwischenstopp in Claviere, direkt an der Grenze zu Frankreich ein und tauschten die Helme und Motorräder mit Bergsteigergurtezeug. Hier gibt es eine 400 Meter lange tibetische Hängebrücke, die man nach Bezahlung von 10 € begehen darf.

Wer schwindelfrei ist, sollte sich auf jeden Fall die Zeit hierfür nehmen!



Über den Col de Montgenevre und Briançon ging's zu einem weiteren Highlight dieses Tages, dem Col d'Izoard. Dieser sehr gut ausgebaute Paß (wohl auch wegen der Tour de France) ist Teil der "Route des Grandes Alpes", die von Evian am Genfer See über diverse Pässe zum Mittelmeer nach Nizza führt.



Vom Scheitelpunkt des Passes geht es durch eine völlig ungewohnte Landschaft, die "Casse Déserte", vorbei an rötlichbraunen Felspyramiden und Felsnadeln. Die Strecke führt nun durch ausgedehnte Kiefernwälder und mündet dann in das Tal des Guil. Diesem folgten wir durch die "Combe de Queyras". Dieses Stück bis Guillestre beeindruckt durch die tolle Streckenführung.



Ab Guillestre fahren wir ein Stück auf der N94 bis Embrun, von wo aus wir Richtung La Chalpe zum Col de Parpaillon abbogen.



Der Parpaillon ist m.E. auch gut mit Gepäck oder gar mit Sozia/Sozius befahrbar. Höhepunkt ist sicher der 500 m lange Scheiteltunnel auf über 2.600 m Höhe, der im Frühsommer wohl auch öfter noch vereist ist.



Hier haben wir dann bei herrlichem Wetter erstmal unseren Reiseproviant vernichtet und das tolle Panorama genossen.

Leider nicht allzu lange, da wir ja noch ein gutes Stück vor uns hatten. Nächstes Ziel war der Col de la Bonette. Natürlich nicht ohne die Schleife über den Cime de La Bonette, die mit 2.802 m höchste Transitstrecke der Alpen. Hier haben wir wieder kurz die Maschinen abgestellt und sind auf Gipfel "gestiegen". Diesen 10-minütigen Fußmarsch sollte man auf jeden Fall auf sich nehmen, ansonsten verpasst man einen grandiosen Rundblick auf die umliegende Bergwelt.



Weiter ging's im "Formationsflug" zum Retortenskiort Isola 2000, über den Col de la Lombarde zurück nach Italien ins Valle Stura und von Borgo S. Dalmazzo nach Limone Piemonte, wo wir von unserem zweiten Quartier "Il Girasole" ([www.agrigirasole.com](http://www.agrigirasole.com)) äußerst positiv überrascht wurden.



Dieses kleine aber feine Hotel haben Kalle und ich im Internet entdeckt und wir haben unsere "Blindbuchung" keinen Moment bereut. Auf dem Bild ist im Vordergrund die Osteria zu erkennen. Hier haben wir erstklassige italienische Spezialitäten genossen. Leider konnte Joe das "Festmahl" nicht so genießen. Nach unserer Ankunft stellte er fest, dass er seinen Rucksack inkl. seiner Papiere, Kreditkarte, Handy und Geld wohl beim letzten

Tankstopp kurz nach dem Col de la Lombarde vergessen hatte. Er machte sich sofort auf den Rückweg und stieß dann gut 1 ½ Stunden später zu uns. Gott sei Dank hatte eine ehrliche Person den Rucksack an der Automatentankstelle gefunden und den Pächter informiert. Dieser hat dann bei den umliegenden Hotels nachgefragt, so dass Joe seinen Rucksack komplett wieder in Empfang nehmen konnte.

Für uns vier standen am Ende dieses Tags der Pässe 330 km auf der Uhr. Beim Joe waren es knapp 100 km mehr. ☺

## 5. Tag

Heute am Sonntag stand das Highlight der Tour auf dem Programm:

### **Die ligurische Grenz-Kamm-Straße kurz die LGKS**

Die **Ligurische Grenzkammstraße** (häufig als *LGKS* abgekürzt, in manchen Landkarten auch als *Seealpen-Grenzkammstraße* verzeichnet) führt als ehemalige [Militärstraße](#) entlang der französisch-italienischen Grenze. Ihre auf losem Untergrund befahrbare Länge beträgt 63 Kilometer – vom [Colla Melosa](#) bis zum Abzweig am [Colla di Tenda](#). Ein Großteil der Fahrt spielt sich in Höhen über 2000 Meter ab.

Die Grenzkammstraße wurde insbesondere zwischen den Weltkriegen in der [Mussolinizeit](#) benutzt und instand gehalten. Zahlreiche Militärforts, wie das [Fort Central](#) am Tenda-Pass von 1880, säumen die hochalpine Kammstraße. Die meisten Höhenforts wurden zwischen 1880 und 1940 erbaut. Die Straße überquert mehrmals die Grenze. Dieser für eine Militärstraße merkwürdige Umstand erklärt sich dadurch, dass in der Region der Grenzverlauf vor 1947 teilweise ein anderer war als heute.

Die Ligurische Grenzkammstraße ist ein Refugium von hohem Erholungswert, eine hochalpine Strecke über 60 Kilometer, auf denen man kaum jemandem begegnet. Deswegen ist es aus Naturschutzgründen wichtig, sich an die Regeln des alpinen Schutzgebietes zu halten. An Geländewagen-Touristen, besonders aber an Enduro- und Mountainbikefahrer stellt die Befahrung der langen, unbefestigten Strecke abseits menschlicher Siedlungen erhebliche physische und psychische Anforderungen (durchschnittlich [SG 3-4](#), stellenweise [SG 4-5](#))."

Leider hatte uns das Wetterglück der vergangenen Tage verlassen, denn bei unserem Start hing die Wolkendecke tief über den umliegenden Bergketten.

In Limone Piemonte mussten einige von uns erst mal wieder etwas Benzin nachfüllen, und an der Tankstelle merkten wir schon, dass wir heute voraussichtlich nicht alleine die LGKS in Angriff nehmen werden, denn eine Gruppe mit mehreren Quads und ATV's warteten nach uns schon auf den nächsten freien Zapfhahn.

Von Limone Piemonte ging's direkt hoch zum Fort Central. Von dieser 1880 erbauten Festung sind die Grundmauern noch sehr gut erhalten. Hier trafen wir auch ein Pärchen aus Starnberg, die mit Ihren beiden KTM-Maschinen die Nacht bei der Festung verbracht hatten und uns danach auch ein Stück folgten, bis es Ihnen scheinbar zu langsam wurde und sie uns, locker im Sitzen fahrend, überholten.

Die LGKS bietet alles, was das Herz eines Endurofans begehrt. Von schnellen Waldpisten, über harte, steinige Passagen und lockerem Geröll bis hin zu fast "trialartigen" Stellen mit Steinstufen, an denen man froh ist, wenn man einen großen Motor- und Sammlerschutz montiert hat.



Manchmal fragt man sich schon, was für ein Teufel einen geritten hat, dass man seine Maschine und sich selbst solchen Strapazen aussetzt. So 'ne kleine Kati oder etwas ähnliches aus Fernost ist hier sicher besser angebracht.

Dass es sich bei der LGKS um ein Militärsträßchen in einem hart umkämpften Grenzgebiet handelt, wurde uns bei einem kurzen Zwischenstopp sehr schnell bewusst. Irgendjemand hatte wohl versucht, mich abzuschießen!!!!

Was aber wegen des hohen Tempos nicht ganz gelang! ;-)

Dass man für die LGKS nicht unbedingt einen großen Geländewagen benötigt, zeigte die Begegnung mit einem voll besetzten Fiat Panda 4x4 und einem R4 mit abgefahren Reifen.



Unsere mittlerweile obligatorische Mittagsbrotzeit haben wir beim Monte Saccarello am Fuße des Erlöserdenkmals, einer weithin sichtbaren Christusstatue eingenommen. Leider war wegen der dichten Wolkendecke



nichts von der Umgebung zu sehen, so dass ich der Aussage vom Kalle, wonach man von hier aus das Mittelmeer sehen könne nun glauben konnte, oder auch nicht!

Ein paar Kilometer weiter hatten wir dann wieder Teer unter den Gummis und noch 'ne Stunde später Ventimiglia, eine kleine Stadt an der italienischen Riviera erreicht. Hier war von den Wolken, die uns schon den ganzen Tag begleitet hatten, keine Spur mehr. Wir postierten unsere Kühle direkt an der Uferpromenade für ein Beweisphoto und genehmigten uns anschließend noch einen großen Eisbecher!



Die Rückfahrt durch das Roya-Tal zum Tende-Tunnel war dann richtig öd! Hier merkte man deutlich, dass viele Wochenendausflügler vom Meer zurück ins Hinterland unterwegs waren.

Kurz vor dem Tende-Tunnel sind wir dann Richtung Col de Tende abgebogen. Die Südrampe mit den angeblich 62 seeeehr engen Kehren ist nicht geteert, leider hat es hier leicht zu nieseln begonnen, was die Sicht auf diese beeindruckende Kehrenanlage stark beeinträchtigte.





Oben angekommen, fuhren wir erstmal nur noch in den Wolken und waren letztendlich froh, als wir ein paar Minuten später wieder unser Hotel erreicht hatten, wo wir uns schon alle auf ein gutes Essen in der Osteria freuten.

Leider war diese aber wegen eines Krankheitsfalles geschlossen, worauf unser Hotelchef anbot, uns nach einer dringend notwendigen Dusche, nach Limone zu fahren, wo wir uns dann doch noch die Mägen vollschlagen konnten.

Heute waren es 205 km.

## 6. Tag

Eigentlich waren die ursprünglichen Planungen so ausgelegt, dass wir die LGKS in zwei Etappen befahren, und erst am Ende des zweiten Tages den Eisbecher am Meer genießen. Nachdem wir dies nun schon am Vortag geschafft hatten, entschlossen wir kurzfristig, diesen Tag dazu zu nutzen, einen Teil des Heimweges zu bewältigen und uns damit die Kilometerbolzerei auf der Autobahn bis zum Comer See zu ersparen.

Andreas, Joe und Kalle schnappten sich am Vorabend noch Ihre Navis und die Karten und planten die Tour mit Ziel Aosta-Tal.



Über zum Teil bereits bekannte, aber auch neue Strecke ging es wieder zum Col d'Izoard, vorbei an Briancon. Kurz danach stellte Sigi bei einem Stopp fest, dass sein Lenkkopflager etwas sehr viel Spiel hatte. Glücklicherweise standen wir aber gerade vor einer Autowerkstatt, wo wir einen großen Inbusschlüssel ausleihen und das Lenkkopflager wieder festziehen konnten. Über den Col du Lautaret, den Col du Galibier ging's weiter zum Col de l'Iseran, von dessen Südrampe man einen tollen Blick auf den Gletscher des Albaron hat.

Oben auf der Passhöhe haben wir dann ein Pärchen getroffen, das mit einem großen Roller mit Essener Kennzeichen unterwegs war. Eigentlich ja nichts Ungewöhnliches und normalerweise hätte Kalle die beiden sicher nicht angesprochen. Aber bereits als wir die beiden bei der Auffahrt überholt haben, ist mir aufgefallen, dass sie einen Rollstuhl dabei hatten. Während des Gesprächs stellte sich dann heraus, dass der Fahrer ein Wiener ist, der in Essen eine Firma hat. Die beiden waren bereits seit längerer Zeit unterwegs und hatten auf Ihrer Reise Paris, Mallorca und Südfrankreich gesehen. RESPEKT!!!



Oben am Iseran und auch bei der Abfahrt nach Val d'Iserre war es dann schon merklich kälter als die Stunden und Tage davor. Das über dem Alpengebiet angesagte Tiefdruckgebiet machte sich also bemerkbar.

Wir sind dann noch über den kleinen Sankt Bernhard und haben uns in la Thuile ein Quartier für die letzte Nacht gesucht.

Insgesamt waren es heute 403 km über folgende Pässe (ohne Pistole ;-):

Colle della Maddalena bzw. Col de Larche, Col de Vars, Col d'Izoard, Col du Lautaret, Col du Galibier, Col du Télégraphe, Col de l'Iseran, kleiner Sankt Bernhard



Abends ging's dann zum "Abschlusessen" noch einmal in eine Pizzeria, wo wir bei Bier und Wein die vergangenen Tage Revue passieren ließen.



## 7. Tag

Bereits in der Nacht hatte es heftig geregnet und beim Aufpacken der Motorräder am nächsten Morgen fing es wieder an. Wir sind deshalb gleich mit Regenklamotten losgefahren.

Dass der orange Einteiler noch sehr kleidsam sein kann, bewies uns Andreas mit seinem "Designerstück".

Nachdem sich die Großwetterlage bis zum Großen Sankt Bernhard nicht gebessert hatte, entschieden wir durch den Bernadino-Tunnel und anschließend über die Schweizer Autobahn zu fahren. Dies belastete zwar unsere Urlaubskasse mit jeweils 40 € (Tunnelmaut und Vignette), da es aber wäh-



rend der Heimfahrt immer wieder stark regnete, war wohl jeder von uns froh, bei diesem Wetter nicht über Pässe und Landstraßen "heimzuckeln" zu müssen.

Kurz vor 18.00 Uhr bin ich nach 666 Tageskilometern dann daheim aufgeschlagen. Insgesamt waren es für mich in diesen 7 Tagen exakt 2.700 gefahrene Kilometer, dabei haben wir ca. 220 km auf unbefestigten Strassen zurückgelegt und über 100.000 Höhenmeter bewältigt.

## **Noch ein paar allgemeine Hinweise zu unserer Tour und zum Off-Road-Fahren oder besser Endurowandern generell:**

- Bekleidung:** Zwiebelprinzip! Bei mir haben sich Funktions-T-Shirts vom Discounter bewährt. Darüber hatte ich meist eine softshell-Weste an, die ich schnell an und ausziehen konnte. Morgens war es doch recht kühl und in den Bergen wehte oft ein frischer Wind. Wichtig sind auch gute Stiefel mit einer möglichst steifen Sohle, da man sehr viel im Stehen fährt.
- Fahrtzeit:** Obwohl wir immer den ganzen Tag unterwegs waren, standen am Ende manchmal nur 200 km oder weniger auf der Uhr. Nicht zuviel vornehmen und genügend Zeit für (Foto-)Pausen einplanen.
- Getränke:** **GANZ WICHTIG!** Ausreichend Getränke mitführen. Ich hatte einen Rucksack mit einer Trinkblase (1,5 l) und zusätzlich noch 'ne Literflasche mit Wasser dabei und habe diese auch fast jeden Tag benötigt. Gerade bei schönem Wetter schwitzt man doch sehr viel und im Spätsommer/Herbst führen nicht viele Gebirgsbäche Wasser.
- Reifen:** Wir waren alle mit Stollenreifen unterwegs (bis auf den Andreas alle mit TKC). Bei den angetroffenen, meist sehr trockenen Verhältnissen wäre es vielleicht auch möglich gewesen, die Touren mit einem straßenorientierten Enduroreifen zu bewältigen. Den Luftdruck habe ich wie bereits erwähnt auf 1,8 bar abgesenkt und bin damit Off-Road und On-Road gut gefahren.  
**Tipp: Nicht zuviel Luft rauslassen!** Die Strecken sind sehr felsig und bei zu geringem Luftdruck besteht die Gefahr, dass der Reifen durchschlägt und die Felge und/oder der Reifen beschädigt wird.
- sonst. Ausstattung:** Verbandsmaterial sollte eigentlich bei keiner Tour fehlen; Flickzeug für evtl. Reifenschäden, wir hatten auch einen kleinen Kompressor dabei. Darüber hinaus hatte ich noch 'ne Tube Kaltmetall, einen Universalbowdenzug, gutes Klebeband und ein paar Packgurte mit. Kalle hatte auch noch ein paar Seile dabei. Sicherlich empfehlenswert sind ein großer Motor- und ein Sammlerschutz.
- Tanken:** Bei den Off-Road-Touren muss mit einem höheren Benzinverbrauch gerechnet werden. Bei mir waren es zum Teil bis zu 6,7 l, d.h. ca. 1 Liter mehr als sonst auf der Landstrasse.  
Verwöhnt von unseren Verhältnissen in Deutschland muss man sich in Italien und Frankreich daran gewöhnen, dass auch am Wochenende selbst an große Tankstellen kein Personal sitzt, d.h. für die Automaten entsprechend kleine Scheine (10 € 20 €) bereithalten.

Urlaubszeit: Wohl die beste Zeit ist September/Oktober. Im Frühsommer sind viele Strecken noch nicht passierbar und im Juli/August sicher sehr viele einheimische Touristen unterwegs. Wenn möglich die bekannten Strecken (Assietta, LGKS) unter der Woche fahren.

Verpflegung: Ausreichend Verpflegung mitnehmen. Rifugios sind nicht überall anzutreffen und was gibt es Schöneres, als auf einer Passhöhe Brotzeit zu machen.

**Streckenbeschaffenheit: Die Beschaffenheit der von uns befahrenen Off-Road-Strecken ist natürlich stark von den aktuellen Wetterverhältnissen abhängig. Bei Regen oder kurz nach einem starken Regen würde ich einige Strecken nicht befahren. Außerdem kann es durch vorangegangene Bergrutsche immer wieder zu Beeinträchtigungen kommen.**

### **Danke!!**

@ **Andreas:** Für das Vertrauen uns gegenüber, sich als "Nichtbayer" einer anfangs fremden Gruppe anzuschließen!

@ **Sigi:** Für die Geduld mit uns Blümchenpflücker und Fotografen!

@ **Joe:** Für die manchmal notwendige Unterstützung vom Kalle den richtigen Weg zu finden!

@ **Kalle:** Für die Planung und die tolle Streckenauswahl!

@ **Wolfgang:** Für den Platz auf Deiner Homepage, auch wenn Du **diesmal** nicht dabei sein konntest

*Günther*