

Einmal Alpen und zurück

18. Juli bis 3. August 2000

von Rudi Przybylski

Grand Canyon du Verdon, 24.07.00



Schlüegenpass, 28.07.00



Col de Braus, 24.07.00





Lothar Z.

Buell Thunderbold

Grand Canyon du Verdon, 24.07.00

Dietmar S.

BMW K 1100 LT

Col d'Allos, 23.07.00

Die Teilnehmer

Werner K.

Honda VF 1000 F2 Bol d'Or

Col de Tende, 25.07.00

Rudi Przybylski

Honda ST 1100 ABS/TCS Pan European

Grand Canyon du Verdon, 24.07.00



Einmal Alpen und zurück

oder wie man in 17 Tagen 5800 km zurücklegt

von Rudi Przybylski, Honda ST 1100 ABS/TCS Pan European

Einleitung:

Es begann damit, dass ich irgendwann mal das Buch „Traumreisen in den Alpen“ in Besitz bekam. Die dort dargestellte Route, die einmal die Alpen umrundet, hatte es mir seither angetan.

Vermehrte Anregungen bei den „Free-Biker Sonthofen“ ergaben zunächst kein Interesse. Doch im letzten Jahr war dann Werner (Sonthofen) bereit diese Tour im Sommer 2000 mit mir anzugehen. Mit fortschreitender Tourplanung kamen dann noch Lothar (Sonthofen), und Dietmar (München) dazu. Als Starttermin ergab sich – aufgrund des vorher widrigen Wetters – der 18. Juli 2000.

Also am Vorabend die Sachen gepackt und auf dem Motorrad verstaut. Treffpunkt war der „Grüntenblick“ 18.07.00, 09.00 Uhr. Dietmar saß noch beim Frühstück als Werner und Lothar ankamen. Das erste was Lothar an der in der Garage stehenden BMW K 1100 LT mit Münchener Kennzeichen auffiel, war der abgefahrene Hinterreifen. Da damit keine Alpentour beginnen konnte, wurde auf die Schnelle beim Reifen-Schubert in Sonthofen ein neues Gummi auf die „Gummikuh“ (Dietmar wird mir sicher verzeihen – zumal dieses Tier teilweise recht flott unterwegs war (siehe „Die Teilnehmer“)) montiert. Dann konnte es endlich richtig losgehen.

Die nun folgende Routenbeschreibung hält sich zu großen Teilen an die im Buch abgebildete Strecke und ist in der Anlage beigefügt.



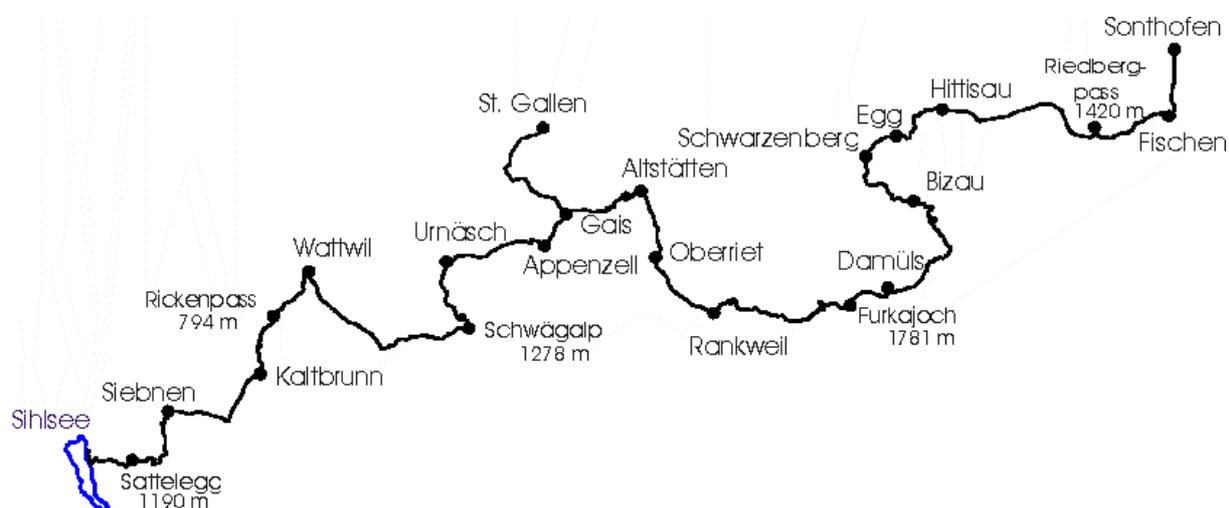
Gorges de la Bourne, 22.07.00

Dienstag, 18. Juli 2000, 1. Tag:

Die Tour dieses 1. Tages führte zunächst über *Margarethen, Hofen, Beilenberg* und *Altstädten* nach *Fischen* und über den **Riedbergpass (1420 m)**. Sodann über *Hittisau, Großdorf* und *Schwarzenberg* weiter Richtung Hochtannberg-Pass. Bei *Bezau* links abbiegen und dann über *Reuthe* und *Bizau* nach *Schnepfau* fahren ist für Kenner dieser Strecke selbstverständlich. In Au bogen wir dann ab um über *Damüls* und das **Furkajoch (1761m)** nach *Rankweil* zu gelangen. Die Schweiz wurde bei *Meiningen* erreicht und weiter ging es nach *Altstädten*. Plötzlich fehlte Dietmar. Nach längerem Warten und Umkehren stellte sich dann heraus, dass die BMW ihrem Namen „**Bring mir Werkzeug**“ alle Ehre machte. Ein gar fürchterliches Krachen und Klacken am Hinterrad verhiess nichts gutes. Es ist schon erstaunlich, dass immer, wenn wir mit BMWs unterwegs sind, irgend etwas kaputt geht?! Also wurde die Fahrt gleich unterbrochen und Mittagspause gemacht. Im Lokal haben wir dann erst mal versucht über den ADAC die nächstgelegene Werkstatt in Erfahrung zu bringen. Nach mehreren Versuchen stellte sich heraus das ca. 25 km entfernt in *Sankt Gallen* Hilfe zu erwarten war. Dietmar war dann so mutig diese Strecke fahrend zurückzulegen. In *Sankt Gallen* hatte sich auch noch der Simmering am Kardanantrieb verabschiedet und das Öl bedeckte bereits Tei-

le des Hinterreifens. In der Werkstatt stellte sich dann heraus, dass das hintere Radlager völlig hinüber war – wie Dietmar es damit noch bis nach *Sankt Gallen* geschafft hat ist mir heute noch ein Rätsel! An eine sofortige Reparatur war nicht zu denken. Also haben wir uns von Dietmar verabschiedet und uns für den nächsten Tag abends in *Lungern* am gleichnamigen See (zwischen *Vierwaldstätter-See* und dem *Berner Oberland* gelegen) verabredet – sofern die BMW wieder flott wäre. Lothar, Werner und ich fuhren also weiter. Von *Sankt Gallen* über *Teufen* führte die Strecke nach *Appenzell* und dann über *Urnäsch* und die **Schwägalp (1278m)** (am Säntis) weiter nach *Wattwil*. Über den **Rickenpass (794m)** und *Kaltbrunn* ging es schließlich nach *Siebnen*, von wo die Strecke über den **Sattelegg (1190m)** abzweigt. Am *Sihl-See* war dieser erste Tag beendet und das Zelt wurde aufgebaut. Obwohl ich vor der Tour im Garten von Werner mein Zelt einmal aufgebaut hatte und wir ausprobierten ob man dort mit 3 Personen nächtigen könnte – dies sah so aus - stellte sich an diesem Abend aber die Sache anders dar. Zu dritt im Innenzelt zu nächtigen – illusorisch! Also verlegte Lothar seine Utensilien ins Vorzelt und hoffte auf trockenes Wetter.

Der 1. Tag noch einmal im Überblick:



Mittwoch, 19. Juli 2000, 2. Tag:

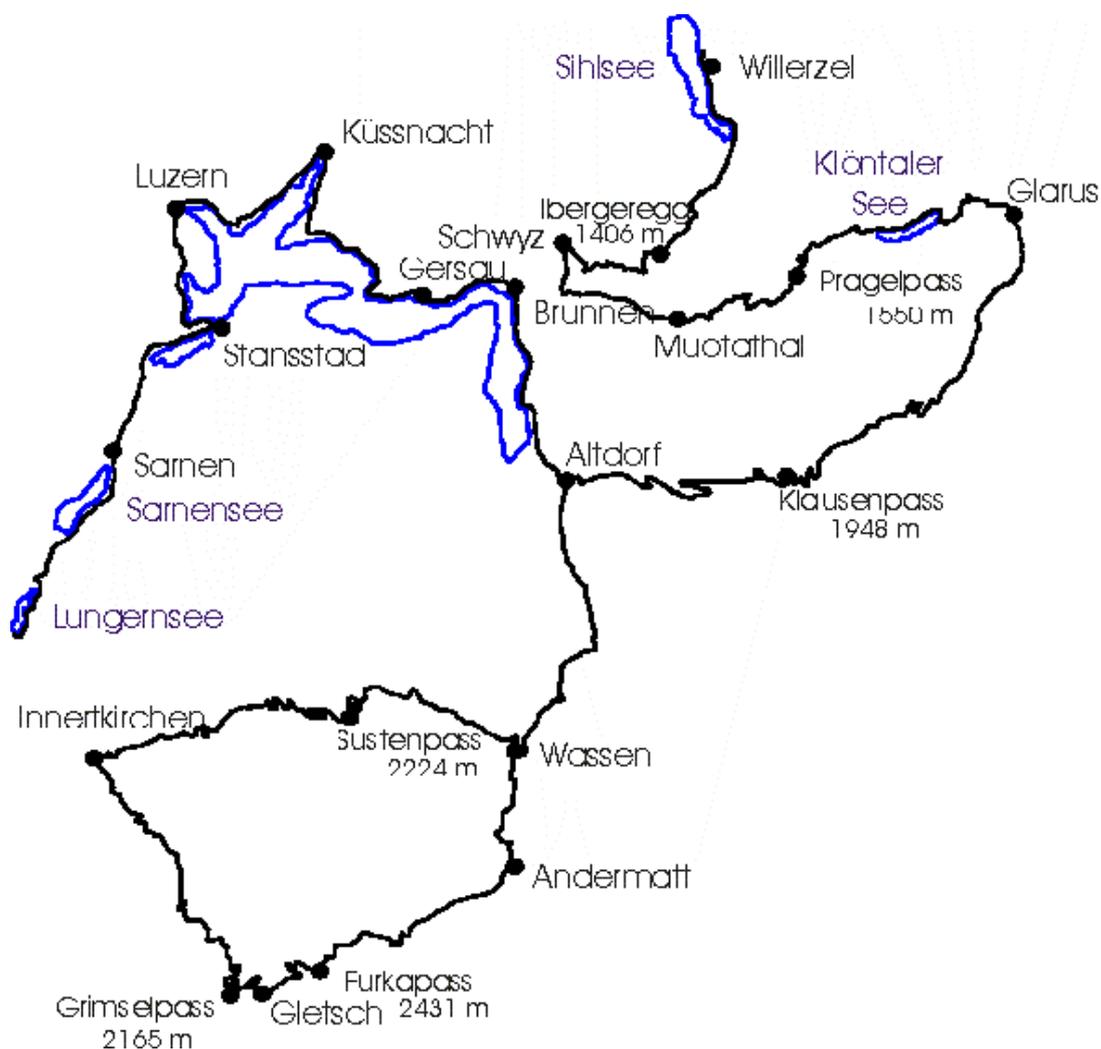
Entlang des *Sihl-Sees* ging es zunächst nach *Oberiberg* und zum **Ibergeregg (1406m)**. In *Schwyz* kam dann ein kleines Schmankerl an die Reihe: links abbiegend ins *Muotatal* und dann über den **Pragelpass (1550m)** zum *Klöntaler-See*. Eine sehr schön zu fahrende aber wenig bekannte Strecke, die am Wochenende gesperrt ist, da sie überwiegend so eng ist, dass zwei Autos Probleme haben aneinander vorbei zu kommen.



Am *Klöntaler-See* wurde Cappuccinopause gemacht. Weiter ging es nach *Glarus* und über den **Klausenpass (1948m)** nach *Altdorf*. Ein Muss in der Schweiz ist sicherlich die, sowohl landschaftlich als auch fahrerisch spektakuläre, Runde über **Sustenpass (2224m)**, **Grimsepass (2165m)** und **Furkapass (2431m)**, auch wir ließen uns dies nicht entgehen und fuhren danach über *Andermatt* zurück nach *Altdorf* um von dort gemütlich *den Vierwaldstätter-See*

fast zu umrunden. Über *Brunnen*, *Vitznau*, *Weggis*, *Küssnacht* und *Meggen* ging es nach *Luzern*. Auf dieser Strecke hatte Werner zum erstmalig Probleme mit seinem Anlasser – ein Problem, welches er erst nach der Rückkehr in Sonthofen beheben konnte. Der Verkehr in *Luzern* war reichlich, bzw. sehr reichlich, so dass wir recht lange brauchten um das Stadtgebiet zu verlassen. Über *Horw*, *Hergiswil* und *Alpnach* ging es nach *Sarnen* am gleichnamigen See. Von dort ist es dann nicht mehr weit bis zum *Lungern-See*, wo wir schließlich Dietmar wieder trafen – während der Mittagsause hatten wir bereits per Handy in Erfahrung gebracht, dass die BMW wieder einsatzbereit war. Dietmar hatte bereits sein Zelt aufgebaut – aufgrund seines Schnarchens war von vorn herein beschlossen worden, dass er ein eigenes Zelt und möglichst von uns entfernt aufbaut. Auf dem Campingplatz konnten wir dann zum erstmalig von den Kochkünsten Dietmars profitieren, die uns während der gesamten Tour sehr zugute kamen. Aber nicht nur seine Kochkünste, auch seine umfangreichen Vorräte, die er auf der BMW verstaut hatte, beeindruckten uns. Ob Wurst in allen Variationen, ob Schinken, Marmelade, Honig, Gewürze, Knoblauchsoße, Kaffee u.a., er hat einfach alles mitgeschleppt, was man zum Camping brauchen könnte. Campingkocher, Geschirr u.a. selbstverständlich auch. Der mitgeführte Honig war übrigens bereits ausgelaufen und hatte sich schon im Topcase der BMW umgesehen. Letztendlich ist für diesen Tag anzumerken, dass der Campingplatz der günstigste der gesamten Tour war! Da am Mittwoch der Platz „geschlossen“ war und auch am nächsten Morgen noch niemand die Kasse besetzte (wir fuhren kurz vor 9.00 Uhr weg), war die Übernachtung kostenlos.

Der 2. Tag noch einmal im Überblick:



Donnerstag, 20. Juli 2000, 3. Tag:

Über den **Brünigpass (1008m)** fuhren wir nach **Brienz** am **Brienzer-See**. Eine Werkstatt am Straßenrand erweckte bei Werner Hoffnung auf die Lösung seines Anlasserproblems. Leider war dies nur eine Werkstatt für Mofas und andere kleinere Mopeds; mit Motorrädern, geschweige denn mit deren Elektrik, hatte der Besitzer nichts am Hut. Der Tipp, ins nahegelegene **Hofstetten** zu einer Honda-Werkstatt zu fahren, war aber sehr gut und sogleich fuhren wir dorthin. Die Werkstatt ist im Ort zwar schwer zu finden, aber sehr zu empfehlen! Sie machte einen ausgesprochen positiven Eindruck und Werners Problem wurde planvoll angegangen. Der Ladezustand der Batterie, die Aufladung und alle übrigen Bereiche wurden überprüft. Leider wurde aber dennoch der Fehler in der Lichtmaschine, der sich erst später herausstellte, nicht gefunden und so ging es weiter entlang des **Brienzer-Sees** nach **Interlaken**. Dort nach links ein Abstecher ins Zentrum des **Berner-Oberlandes**. Zunächst fuhren wir nach **Grindelwald**, um beeindruckt der **Eiger-Nordwand** gegenüber zu stehen. Erst wenn man so unmittelbar



Werner Kroll/Rudi Przbvlski

vor dieser Wand steht, kann man in etwa nachvollziehen, warum hier so viele Bergsteiger ihr Leben gelassen haben. Durch **Grindelwald** ging es dann noch ein paar Kilometer bergauf, bevor der weitere Straßenverlauf für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist. Der *untere* und schließlich der *obere Grindelwald-Gletscher*, die wir auf der Fahrt bewundern konnten, sind schon ein großes Naturschauspiel. Zurück ins Tal ging es dann

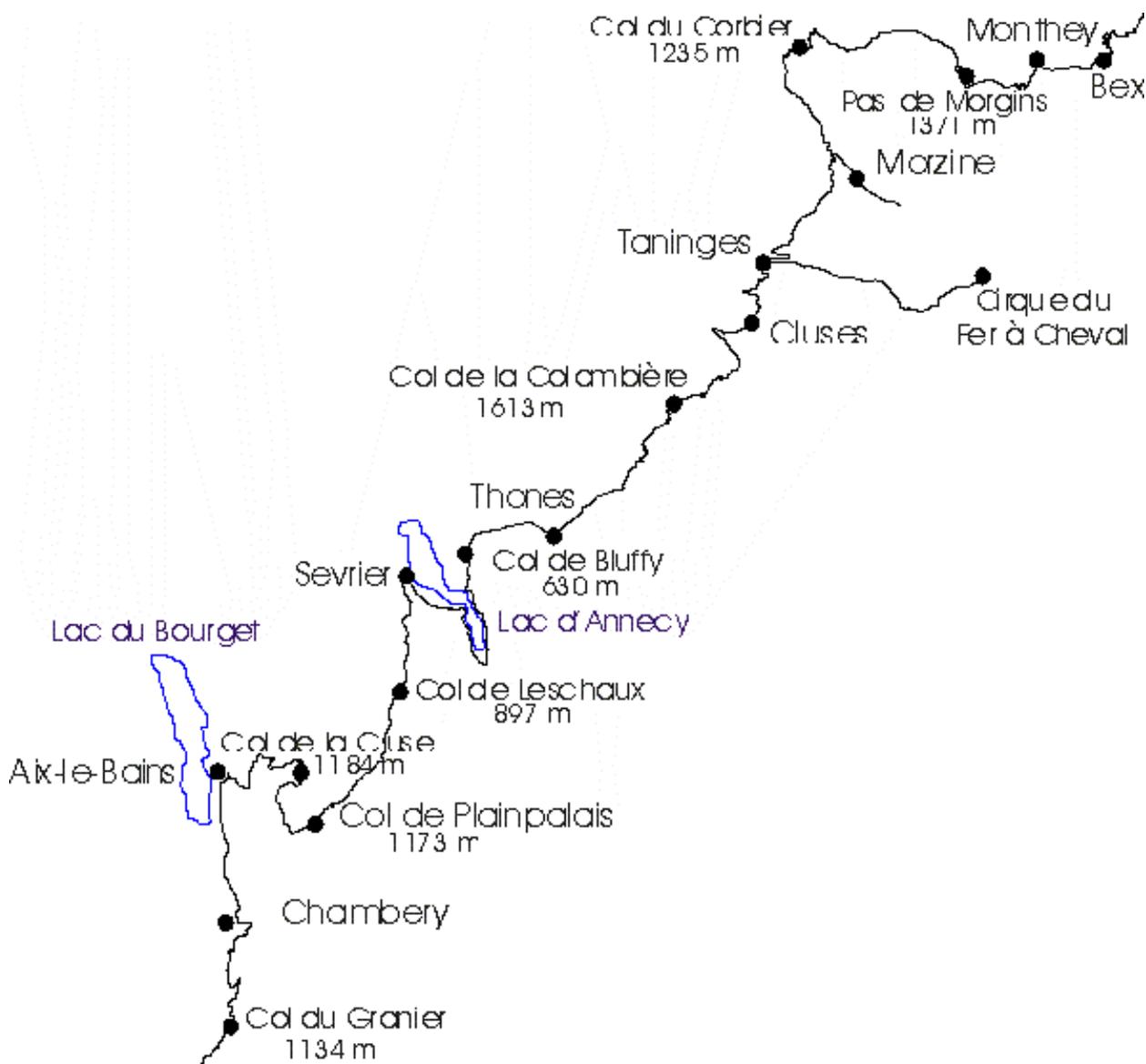
nach **Lauterbrunnen** – dort ist der riesige **Staubbach-Wasserfall** – und zum Ende dieses Trogtals nach **Stechelberg**. Dort beginnt die Seilbahn auf das **Schilthorn**, auf dessen Gipfel befindet sich ein Drehrestaurant. Dieser Berg war einmal in dem James Bond Film „Im Geheimdienst ihrer Majestät“ mit Georg Lazenby zentraler Schauplatz für spektakuläre Stunts und Hochgebirgsaufnahmen.

Zurück ging die Fahrt nach **Interlaken** um dort zunächst einer kleinen Straße Richtung **Beatenberg** zu folgen. Nach rechts abzweigend erreichten wir **Habkern**. Für Nichtkenner der Gegend ist hier die Welt und die Straße zu Ende, für Eingeweihte bietet sich aber die Möglichkeit über eine kleine Mautstraße nach **Beatenberg** zu kommen und von dort – ebenfalls über eine kleine Mautstraße – nach **Sigriswil** oberhalb des **Thuner-Sees** zu gelangen. Dieser Abstecher ist jedem zu empfehlen, bietet er doch herrliche Tiefblicke auf den See, aber auch auf das **Dreigestirn der Berner-Alpen: Eiger, Mönch und Jungfrau**. Über **Thun** führte die Strecke weiter nach **Spiez** und ins **Simmental**. Über **Erlenbach** und **Zweisimmen** ging es dann zum **Saanenmöser (1279m)** und nach **Saanen**. Dort zweigt eine kleine Straße nach links ab, die über **Gstaad** und **Gsteig** zum **Col du Pillon (1546m)** führt. Am anderen Ende dieses Passes liegt **Les Diableres** ein sehr bekannter Wintersportort. Dort wieder links abbiegend erreichten wir den **Col de la Croix (1778m)** und schließlich **Villar-sur-Ollon**. Auf dem Weg ins Tal bogen wir links ab und erreichten einen kleinen Campingplatz, der den Endpunkt dieses Tages darstellte. Das Wetter war bis hierhin immer noch ausgezeichnet!

Tiefblick bietet und den **Col de la Cluse (1184m)**, nach *Aix-le-Bains*. In *Chambery* machten wir dann erneut Bekanntschaft mit der „bescheidenen“ Ausschilderung. Der Weg zum **Col du Granier (1134m)** war nur zu finden, weil wir an einer Tankstelle nach dem Weg fragten – den Sprachkenntnissen von Dietmar sei Dank. Aber auch mit dieser Beschreibung war das Finden des Weges eigentlich reine Glücksache!

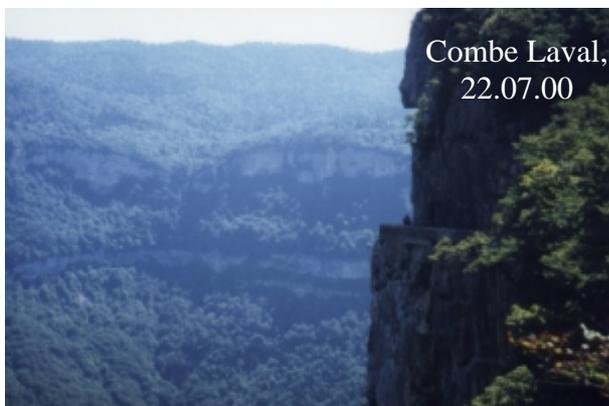
Kurz vor *St. Pierre-d'Entremont* war auch dieser Tag zu Ende und ein kleiner, sehr bescheidener Campingplatz am Straßenrand das Ziel. Nachdem die Zelte aufgebaut waren, kam bei Dietmar der große Schreck auf. Er hatte wie üblich seine „Spielwiese“ (seine Luftmatratze ist 2m x 1,4m breit) mit Hilfe eines Gebläses, welches ans Motorrad angeschlossen wird, aufgeblasen, als plötzlich die Luft entwich. Dietmar befürchtete schon, dass die Luftmatratze kaputt sei und überlegte, wie er wieder an eine neue kommen könne. Zu seiner großen Erleichterung stellte sich aber heraus, dass er lediglich den Verschluss nicht richtig geschlossen hatte.

Der 4. Tag noch einmal im Überblick:



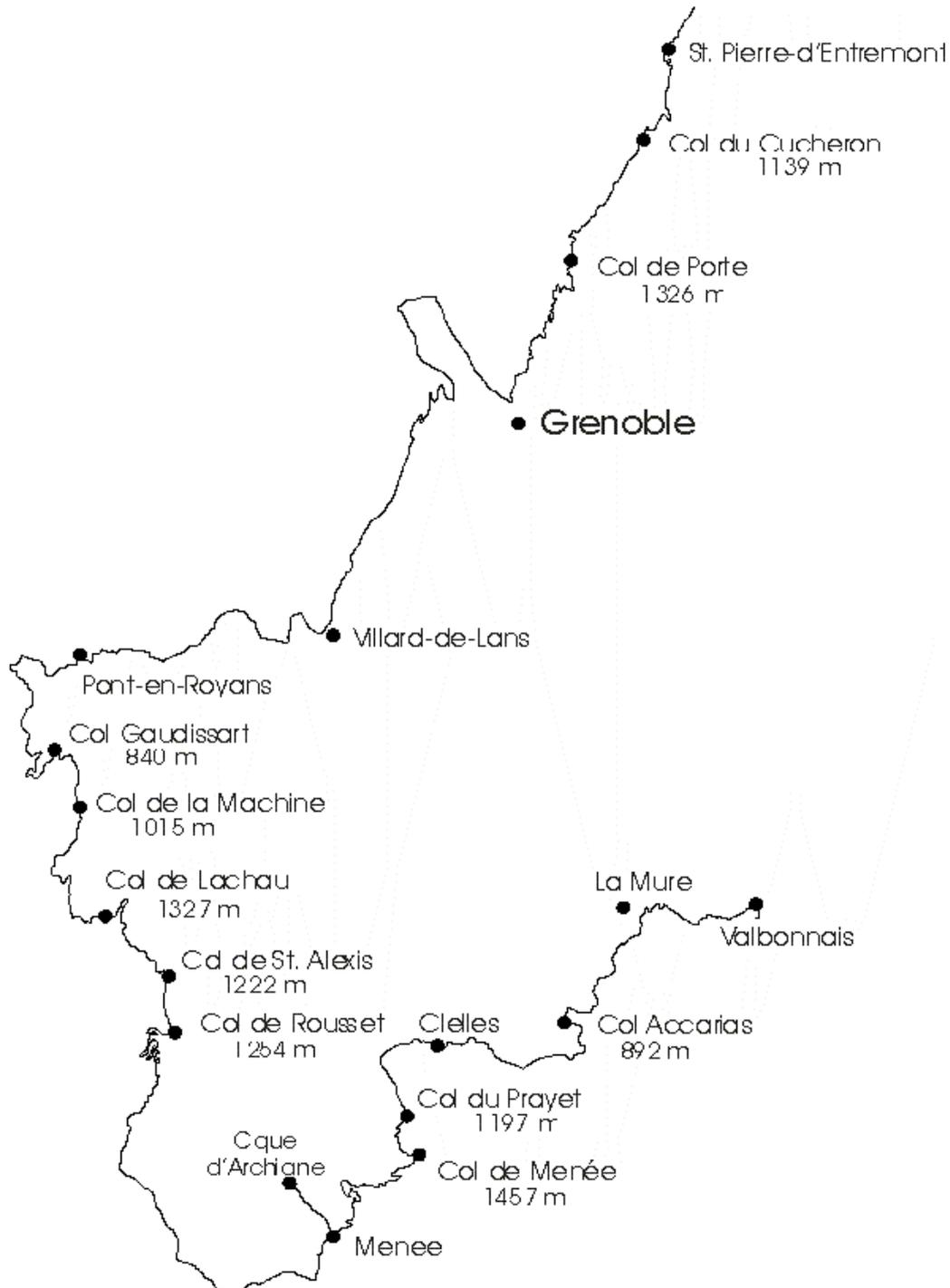
Samstag, 22. Juli 2000, 5. Tag:

Der 5. Tag brachte eine neue Herausforderung an meine Talente als „Pfadfinder“: **GRENOBLE!** Über den **Col du Cucheron (1139m)** und den **Col de Porte (1326m)** führte der Weg weiter nach Süden. Eine kleine Abzweigung nach rechts über **Sarcenas** bescherte einen schönen Überblick über **Grenoble**. Dort angekommen fuhren wir sofort nach rechts um dann über die **Isère** auf die N 532 auf der anderen Talseite zu kom-



men. Dort war dann der weitere Weg Richtung **Villard-de-Lans** nicht mehr zu verfehlen. Hinter **Villard-de-Lans** ist die **Gorges de la Bourne** eine beeindruckende Schlucht, die das Herz eines jeden Urlaubers erfreut. Über **Pont-en-Royans** ging es nach **Auberivès-en-Royans**, und dann links ab zum **Col Gaudissart (840m)** und zum **Combe Laval**. Diese Route gehört sicherlich zu den Highlights der gesamten Tour. Der Tiefblick am **Combe Laval**, die senkrecht abfallende Kante, auf deren Höhe die Straße verläuft – grandios! Am **Col de la Machine (1015m)** war ein Fotostop obligatorisch: „Vier Maschinen am Col de la Machine!“ Weiter Richtung Süden zunächst über den **Col de Lachau (1337m)** und den **Col de St. Alexis (1222m)** und weiter über den spektakulären **Col de Rousset (1254m)** nach **Die** und **Châtillon**. In **Menée** am Fuße des **Col de Menée** bogen wir nach links ab um zur **Cirque d'Archiane** zu gelangen, einem 14 km langen Felskessel mit bis zu 1000m hohen Wänden. Hier fühlten wir uns in den „Wilden Westen“ zurückversetzt und erwarteten hinter jedem Busch das Auftauchen einer Indianerhorde. Über den **Col de Menée (1457m)** und den **Col du Prayet (1197m)** ging es weiter ins Tal nach **Celles**. Am Ortsausgang von **Mens** mussten wir umkehren, da **Dietmar** es nicht mehr bis zur nächsten Ortschaft geschafft hätte und unbedingt tanken musste. Also den Ort abgesucht nach einer Tankstelle – gelang uns schließlich auch – und anschließend gleich die Einkäufe für den Abend getätigt. Weiter ging's noch über einen weiteren Pass den **Col Accarias (892m)**. Auf dem Weg Richtung **La Mure** hätten wir zwar die Möglichkeit gehabt an einer hohen Brücke einen Bungy-Jump zu beobachten – möglicherweise wäre ich sogar selbst gesprungen – aber meine Mitreisenden wollten nicht „schon wieder eine Pause machen“ und so erreichten wir wenige Kilometer später bei **Valbonnais** einen Campingplatz mit kleinem See. Dank **Dietmars** Sprachkenntnissen wurde uns auch bald ein Platz zugewiesen. Gerade waren wir dabei die Zelte aufzubauen, als unser „Platzzuweiser“ kam und uns ca. 40 Meter weiter schickte, da auf unserem Platz eine große Gruppe das Zelt aufschlagen würde. Als „Entschädigung“ gab es ein paar Duschkünzen. Der Campingplatz ist sehr weitläufig und war stark besucht (viele Holländer), dennoch aufgrund der Lage und dem kleinen See zu empfehlen. **Dietmar** und ich sind übrigens im See schwimmen gegangen. **Dietmar** hatte allerdings seine Ausdauer wohl überschätzt und kehrte schnell um, während ich zur anderen Seite und dann noch zum Ende des Sees schwamm – sehr erfrischend.

Der 5. Tag noch einmal im Überblick:



Sonntag, 23. Juli 2000, 6. Tag:

Und weiter ging die Reise. Dem Tal folgend führte uns der Weg zunächst über den **Col d'Ornon (1371m)** nach le *Bourg-d'Oisans*. Über *la Grave* und den **Col du Lautaret (2058m)** erreichten wir *Briancon*. Dort ging es links ab, Richtung **Col d'Izoard (2360m)**. Werner wäre fast geradeaus weitergefahren, hat aber im letzten Moment noch mein Abbiegen bemerkt und die Auffahrt begann. Kurze Zeit später begann es zum ersten mal zu regnen, so dass wir unsere Regenkombis anzogen. Auf der Passhöhe zogen wir sie allerdings schon wieder aus, da die Sonne wieder zum Vorschein kam. Bei der Abfahrt kamen uns eine Menge Radfahrer entgegen, die an einem Radrennen teilnahmen. Nach der Mittagspause war *Guillestre* das nächste Ziel. Von dort nach *Embrun*

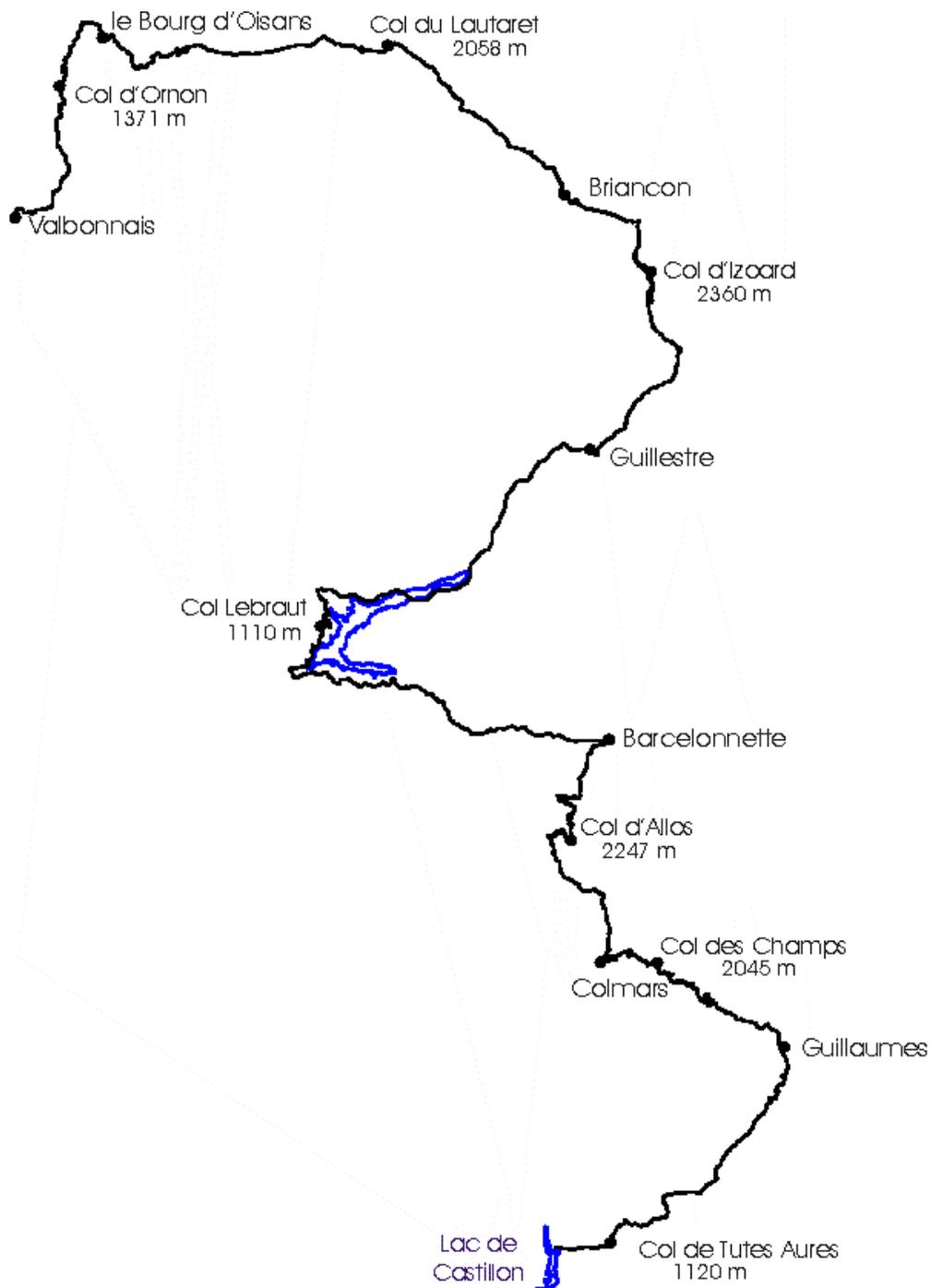
und zum *Lac de Serre-Poncon*, den wir westlich über den **Col Lebraut (1110m)** umrundeten. In *Barcelonnette* schließlich begann der **Col d'Allos (2247m)**, ein Pass – wie ich meine – der für Autofahrer gesperrt werden müsste, damit man so richtig die Strecke mit dem Motorrad genießen könnte. Dennoch eine sehr schöne Strecke, die einem Motorrad genügend Möglichkeiten zum Überholen bietet und jedem Motorradfahrer zu empfehlen ist. Für Autos ist sie allerdings so eng, dass überwiegend Probleme bestehen am Gegenverkehr vorbei zu kommen. Kurz



Lothar und Werner
am Col d'Allos, 23.07.00

nach der Passhöhe ließ ich dann die anderen vorfahren um ein paar schöne Fotos von oben zu machen. Beinahe hätte mich dann auf meinem eigenen Weg nach unten ein Autofahrer vom Moped geholt. An einer Engstelle sah ich ein paar Autos entgegen kommen und hielt sofort (!) an, da ich schon merkte, dass der erste direkt auf mich zu kam. Nur wenige Zentimeter vor meinem Vorderrad lenkte er nach rechts und fuhr mit einem kurzen „Pardon“, durchs offene Fenster gerufen, weiter bergauf – na gut, ist ja nichts passiert. In *Colmars* zweigt eine kaum zu findende Strasse, ohne jedweden Wegweiser, links ab zum **Col de Champs (2045m)**. Die Strecke ist zwar recht uneben, aber dennoch sehr schön und da in der Abfahrt der Asphalt okay ist, kann auch dieser Pass jedem empfohlen werden. Nach den Ortschaften *St. Martin-d'Entraunes* und *Guil-laumes* ging es zur *Gorges de Dalius*. Diese Schlucht gilt laut Reiseführer als schönste nach dem *Grand Canyon du Verdon* – eine Bewertung die sicher nicht von der Hand zu weisen ist – beeindruckend! Der Schieferfels ist rotbraun bis purpurfarben und die Straße verläuft hoch über dem Flussgrund teilweise durch Tunnel bzw. regelrechte Torbögen. Der N 202 folgend erreichten wir schließlich über den **Col de Toutes Aures (1120m)** einen Campingplatz am *Lac de Castillon* kurz vor *Castellane*. Aufgrund des einsetzenden Regens entschieden sich Werner und Lothar dazu ihr eigenes Zelt aufzubauen – eine weise Entscheidung! Am frühen Morgen gegen 5:00 Uhr – es hatte die gesamte Nacht über wie aus Kübeln gegossen – bemerkte ich etwas Feuchtigkeit neben meiner Luftmatratze und beschloss dem Übel auf den Grund zu gehen: Ich lag in einer Badewanne! Ein großer Teil des Zeltes war unter Wasser. Das Zelt war allerdings dicht, das Wasser floss nicht ab! Also das Zelt geräumt, alle Sachen in den Vorraum geschafft und das Zelt trockengelegt. Anschließend konnte ich ruhig weiterschlafen.

Der 6. Tag noch einmal im Überblick:



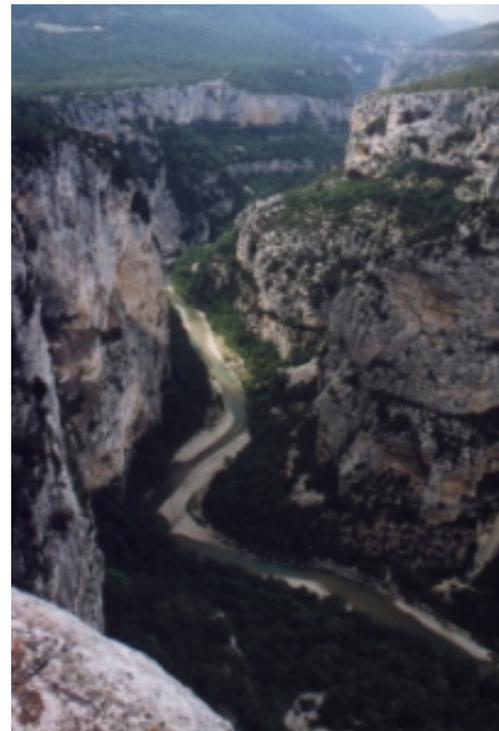
Montag, 24. Juli 2000, 7. Tag:

Der Morgen empfing uns mit schönstem Wetter! Das Wasser zum Waschen war allerdings sehr schmutzig, da, wie auch immer, Teile des Regens hineingeraten waren. Auch Dietmar durfte sein Zelt zunächst erst mal trocken legen, allerdings war die Wasperlache nicht so groß wie vorher bei mir. Werner und Lothar entschlossen sich für den Rest der Tour im eigenen Zelt zu schlafen. Nach dem Frühstück und dem Abbau der Zelte konnte ein Highlight der französischen Alpen, der *Grand Canyon du Verdon* angesteuert werden. Über *Castellane* erreichten wir dieses herrliche Fleckchen Erde. Für mich persönlich gehört der *Grand Canyon du Verdon* neben dem bereits oben beschriebenen *Combe Laval* zum Schönsten was diese Tour zu bieten hat! Drei Pässe

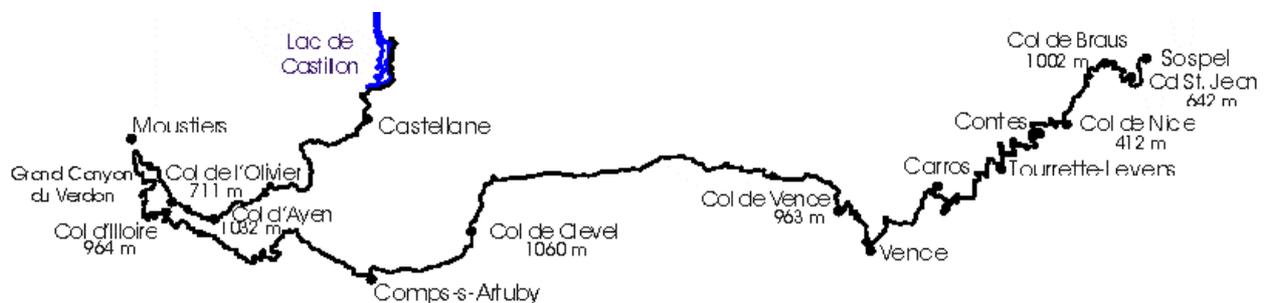


liegen „am Wegesrand“: Der **Col d'Ayen (1032m)**, der **Col de l'Olivier (711m)** und der **Col d'Illoire (964m)**. Die Runde um den Canyon verlief problemlos und war trotz des regen Verkehrs ein Genuss. Das Ziel des Tages war *Sospel*. Also ging es weiter über *Comps-s-Artuby* und den **Col de Clavel (1060m)** auf die D2 Richtung *Vence*. Über *Grègoiries* erreichten wir den **Col de Vence (963m)** – eine Motor-

radstrecke par excellence. Am liebsten wäre ich noch mal umgekehrt und hätte die Strecke erneut genossen! Von *Vence* nach *Carros* war der Weg noch einfach zu finden, da wir uns aber entschlossen hatten *Nizza* zu umgehen, galt es auf sehr kleinen, wie sich aber herausstellte sehr schönen Straßen den Weg zum **Col de Braus** zu finden. Über *Aspremont*, *Tourrette-Levens* und *Contes* kamen wir letztlich zum **Col de Nice (412m)** und nach *l'Escarène* am Fuße des serpentinreichen **Col de Braus (1002m)**. Als letztes Pass des Tages war schließlich noch der **Col St. Jean (642m)** an der Reihe und schließlich erreichten wir unser Tagesziel *Sospel*. Wenn ich für jede Kehre, die wir an diesem Tag gefahren, 10 DM erhalten hätte, wäre ein erkleckliches Sümmchen zusammen gekommen!!!



Der 7. Tag noch einmal im Überblick:



Dienstag, 25. Juli 2000, 8. Tag:

Über den **Col du Pérus (654m)** und den **Col de Brouis (879m)**, Saorge, die *Gorges (Schlucht) de Bergue* und *Gorges de Paganis* ging es Richtung **Col de Tende (1871m)**. Wir wollten nicht durch den Grenztunnel fahren, sondern die alte *Tende-Passstraße* mit ihren 48 engen Kehren auf der Südrampe erklimmen. Zwar ist die Strecke bergauf fast ausschließlich Schotterstrecke, aber

dennoch – im Nachhinein betrachtet – ein Muss(!) für jeden Motorradfahrer. Die Abfahrt ins Tal nach Norden ist vollständig asphaltiert und schön zu fahren. Kurz vor *Borgo San Dalmazzo* bogen wir links ab nach *Valdieri*. Dort zweigt eine sehr kleine Straße nach rechts ab, Richtung *Festiona*. Für diese Strecke spricht sicherlich, dass der Giro



Col de Tende, 25.07.00

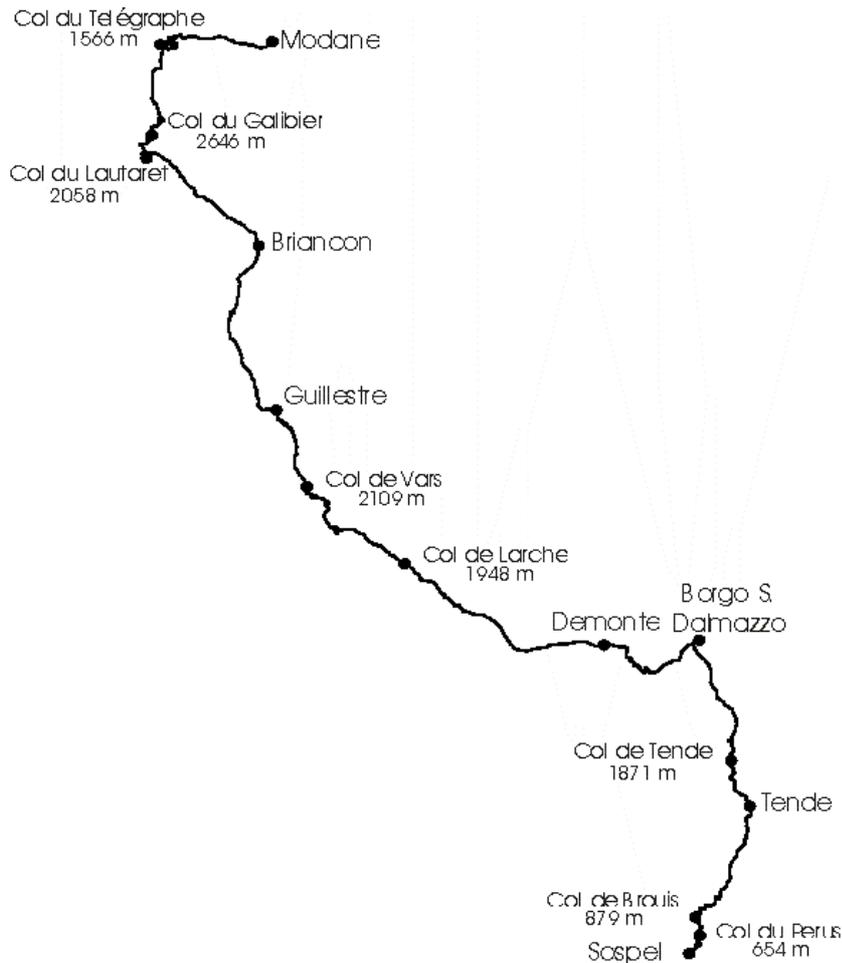


kurz vor Vence, 24.07.00

D'Italia in diesem Jahr hier entlang führte, wie wir an den unzähligen Farbaufschriften auf der Fahrbahn sehen konnten. Nach der Mittagspause in *Demonte* erreichten wir am **Col de Larche (auch Col de la Maddalena) (1948m)** wieder französisches Gebiet. Nach 17 km bergab zweigt rechts die Straße zum **Col de Vars (2109m)** ab. Über *Guillestre* kamen wir wieder nach *Briancon*, wo wir zwei Tage vorher schon waren. Im Eilzug-Tempo mit ca. 120 – 130 km/h stürm-

ten wir den **Col du Lauteret (2058m)**. Über den **Col du Galibier (2646m)** und den **Col du Télégraphe (1566m)** kamen wir nach *St. Michel-de-Maurienne*. Dort begann unsere Suche nach einem Campingplatz. Der erste den wir ansteuerten war, was die sanitären Anlagen betraf, „unter aller Sau“, so dass wir einen neuen Anlauf nahmen. Der 2. Campingplatz war zwar ausgeschildert und auch sehr schön gelegen – aber leider noch nicht in Betrieb. Mangels Toiletten, Wasser u.a. starteten wir einen 3. Anlauf. In *Modane* am *Tunnel du Frejus* (der erste Eisenbahntunnel der in den Alpen gebaut wurde!) waren wir erfolgreich. Der Platz ist sehr schön, aber leider konnte man den ganzen Abend und die Nacht hindurch die Ansagen des nahegelegenen Bahnhofs und auch den Straßenlärm hinauf zum Autotunnel hören – nicht sonderlich laut, aber doch störend. Auf diesem Platz regnete es übrigens zum zweiten mal während einer Nacht (das dritte und letzte mal während einer Nacht sollte uns dann der Regen vor Reit im Winkel treffen). Am Morgen stellten Werner und Lothar fest, dass sie ihr Zelt nicht richtig aufgebaut hatten, denn im vorderen Teil war eine deutliche Pfütze entstanden. Mein Zelt war diesmal trocken geblieben.

Der 8. Tag noch einmal im Überblick:



Mittwoch, 26. Juli 2000, 9. Tag:

Weiter ging die „Traumreise in den Alpen“. Über *Lanslebourg* erreichten wir den **Col de l'Iseran**, mit **2764 m** (auf der Passhöhe steht 2770 m) der höchste (!) Straßenpass der Alpen. (Der Col de la Bonette ist zwar 2802 m hoch, zählt aber nicht, da der eigentliche Pass, der Restefond vorher abzweigt und deutlich niedriger ist.) Von der Passhöhe ging es ins *Val d'Isère* mit dem gleichnamigen Wintersportort. Über *Tignes* erreichten wir schließlich am **Kleiner Sankt-Bernhard (2188m)** die Grenze nach Italien und verließen nach 6 Tagen Frankreich. Dem *Aosta-Tal* bis *Aosta* folgend gelangten wir zum **Großer Sankt-Bernhard (2469 m)**

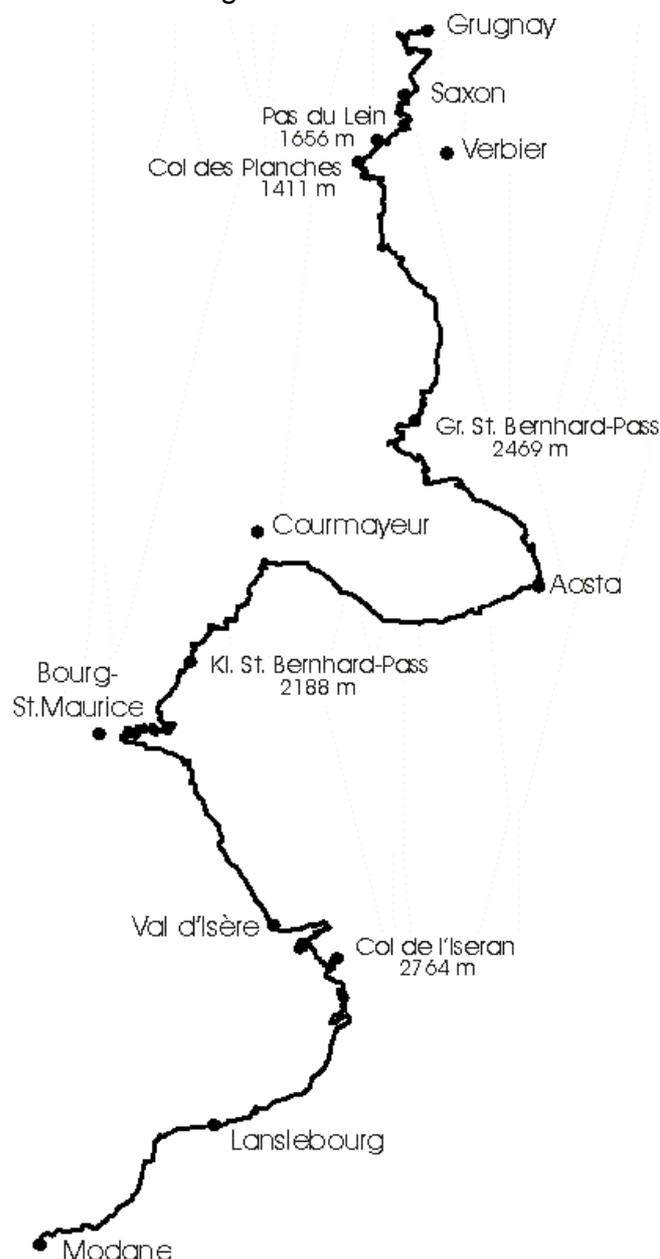
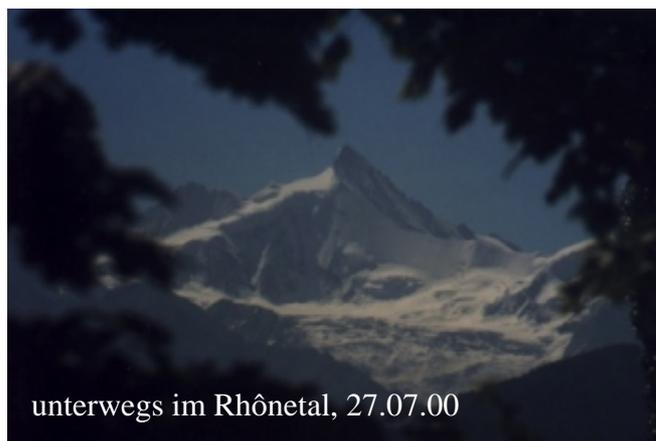
und zurück in die Schweiz. Auf der Straße Richtung *Martigny*, zweigten wir vorher rechts ab, um über den **Col des Planches (1411m)** und den **Pas du Lein (1656m)** nach *Saxon* zu gelangen. Die Strecke über diese beiden Pässe ist auf einigen Kilometern nicht asphaltiert, aber dennoch recht gut zu befahren. Da für mich die dann folgende Strecke nach *Saxon* zu den schönsten der gesamten Alpen gehört, genoss ich den sehr kurvigen Straßenverlauf und nicht so sehr die Landschaft und fuhr recht zügig ins Tal. Zwar musste ich ein wenig auf die anderen warten, aber ich liebe diese Strecke einfach. Als letzter kam Lothar nach *Saxon* und war sehr sauer, zum einen über die unbefestigte Strasse (obwohl ich vorher darauf hingewiesen hatte) und zu anderen darüber in welchem Tempo diese auch landschaftlich herrliche Strecke bewältigt wurde. Er gab kurz und kräftig Gas, so dass die Buell vorne hochging und er sich um Haarsbreite auf die Nase gelegt hätte. Der Frust war allerdings schnell verflogen und weiter ging es. Der „Normalfahrer“ fährt im *Rhône-tal* auf dem Talgrund über *Sion* und *Sierre* nach *Brig*, nicht so wir. Da ich diese Gegend recht gut kenne, zweigten wir sofort nach links ab, um über *Leytron* und *Ovronnaz* Richtung *Grugnay* zu fahren. Kurz vor diesem Ort beendeten wir den Tag aber auf einem hier in der Höhe und vor allem Ruhe gelegenen Campingplatz. Mit einem Preis von 10 SFr pro Person (Motorrad und Zelt inklusive) ist dieser Platz auch sehr günstig, nicht nur für Schweizer Verhältnisse! Der Boden war butterweich und die Heringe gingen wie von selbst in den Rasen. Das Restaurant beim Campingplatz machte ebenfalls einen hervorragenden Eindruck – obwohl wir es nicht in Anspruch genommen haben, da wir uns überwiegend selbst versorgten. Am Abend kam das Gespräch noch mal auf den Reifenwechsel von Dietmar zu Beginn der Tour. Ich nahm eine Profillehre und ging an die Maschinen um die

Profiltiefe zu testen. Dabei musste ich feststellen, dass sowohl an der Buell von Lothar als auch schon wieder an der BMW von Dietmar das Hinterrad kurz vor dem Limit von 1,6 mm bzw. schon darunter lag. Also beschlossen wir per Handy einen Reifenhändler in Erfahrung zu bringen, der dem Problem Abhilfe leisten konnte. Ein Anruf beim ADAC in Deutschland verwies uns nach Mailand zum italienischen Automobil-Club. Leider gibt es, so zumindest die dortige Information – angeblich – keine Reifenhändler in Italien??? Nach telefonischer Information würde dies der jeweilige Fahrzeughändler machen, so dass für die Buell von Lothar eine Harley-Werkstatt erforderlich sei. Dietmar gab entnervt den Versuch auf. Die Absicht, in Tirano (sh. 11. Tag) die Reifen wechseln zu können, musste also fallen gelassen werden. Da wir die nächsten Tage durch Italien fahren wollten, musste auf Österreich am Montag ausgewichen werden. Also ein Anruf beim österreichischen Automobil-Club. Ein Reifenhändler in Klagenfurt, wo wir voraussichtlich am Montag, 31.07.00 sein würden, war bereit für die beiden Maschinen die benötigten Reifen zu besorgen. Wir sollten aber am nächsten Tag noch mal nachfragen, ob alles klappen würde.

Der 9. Tag noch einmal im Überblick:

Donnerstag, 27. Juli 2000, 10. Tag:

Ins *Rhône* ging es und dort zunächst nach *Sion*. Dietmar musste seinen Campingkocher ersetzen und machte dabei Bekanntschaft mit den schweizer Preisen! Dann führte uns der Weg ständig bergauf nach *Anzère*, hier ging die Straße aber nicht – wie auf der Karte verzeichnet – weiter, sondern war gesperrt. Daher mussten wir wieder umkehren und fuhren – wie beabsichtigt - über *Crans* nach *Montana*. Die Strecke ist gekennzeichnet durch faszinierende Tiefblicke ins *Rhône* und auf die Walliser-Bergriesen, die häufig über 4000m hinausragen. *Montana* ist sehr mondän und war dementsprechend gut besucht. Die Abfahrt nach *Sierre* führte uns wieder auf den Talgrund. Die-



sem folgend ging es über *Susten* nach *Visp*. Da ich den anderen noch einen kleinen, aber feinen Abstecher zeigen wollte, bogen wir nach rechts ins *Mattertal* ab. Nach dem langen Tunnel, der zu Beginn folgt, waren wir nur noch zu zweit. Nach längerem Warten kamen auch die beiden anderen, und es stellte sich heraus, dass Dietmar direkt vor der Einfahrt in den Tunnel einen Anruf auf seinem Handy erhalten hatte. Weiter ging es bis *Stalden*. Dort zweigt eine kleine Straße nach rechts ab, der Ausschilderung nach, Richtung *Törbel* und *Embd*. Immer steil bergauf, mit herrlichen Tiefblicken erreichten wir *Törbel* und weiter ging es bergauf. Wer hier zum ersten mal fährt, meint, dass die Straße oben irgendwo endet. Dies ist aber nicht der Fall. Auf der *Moosalm*, auf über 2000m Höhe, machten wir Mittagspause um dann über *Zeneggen* zurück nach *Visp* zu gelangen. Ein wirklich schöner Abstecher. Nach *Brig* ging es nun, im Anfang die alte *Simplon-Passstraße* nutzend, steil bergauf. Diese Strecke, die in *Ried* abzweigt, ist zwar nicht sehr lang, aber dennoch sehr schön zu fahren und der neuen Simplon-Route eindeutig vorzuziehen. Dann ging es auf der Hauptroute zum **Simplonpass (2005m)**. Auf dem *Simplonpass* wurde dann der Anruf nach *Klagenfurt* zum Reifenhändler getätigt und die Bestätigung eingeholt, dass die Reifen da sein würden, wenn wir dort ankämen. Also konnte die Fahrt weitergehen. Durch die *Gondoschlucht* fuhren wir nach *Domodossola* um dort Richtung *Locarno* und den *Lago Maggiore* zu fahren. Über *Malesco* gelangten wir ins *Centovalli*, welches seinen Namen „Hundert Täler“ sicherlich zu Recht trägt. *Locarno* begrüßte uns mit der Rushhour, so dass wir froh waren, als wir uns diesem Rummel entzogen hatten. Nach Süden schwenkend, ging es nach *Magadino* und *Vira*, wo links die Straße über die **Alpe di Néggia (1395m)** abzweigt. Diese Strecke, die in *Maccagno* wieder den *Lago Maggiore* erreicht, ist landschaftlich und von der Streckenführung her sehr reizvoll. Bis *Luino* ging es dann am Ufer des *Lago Maggiore* entlang. Dann links abbiegend bis *Ponte Tresa* am *Luganer-See*. Erst spät am Abend, gegen 20.00 Uhr erreichten wir bei *Agno* den Campingplatz am Seeufer. Leider ist dieser Campingplatz (ein Paar hundert Meter weiter gibt es einen anderen – was wir aber nicht wussten) nicht mehr zu empfehlen. Ich hatte bereits mehrfach dort genächtigt und keine schlechten Erfahrungen gemacht, aber diesmal kam hinzu, dass der *Luganer-See* Hochwasser führte und Teile des Platzes unter Wasser standen. Ein sehr enges Plätzchen war noch frei. Die Preise waren gesalzen (über 20,-- DM umgerechnet pro Person mussten wir zahlen) und ich werde diesen Platz sicherlich nicht wieder ansteuern.



Der 10. Tag noch einmal im Überblick:

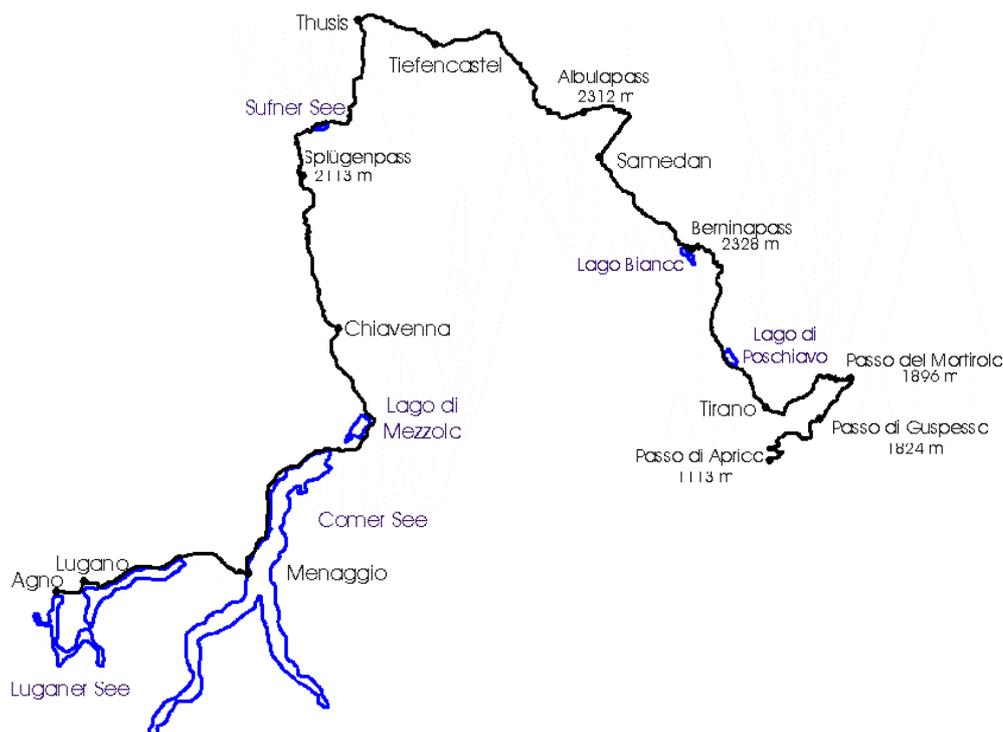


Freitag, 28. Juli 2000, 11. Tag:

Am Morgen – wir fuhren regelmäßig spätestens um 9:00 Uhr los – war *Lugano* schnell erreicht und von dort ging es am Nordufer des *Luganer-Sees* entlang nach *Porlezza* auf italienischem Gebiet. Kurz danach fing es zu zweitem Mal auf der bisherigen Tour an zu regnen und wir zogen die Regenkombis an. In *Menaggio* erreichten wir den *Comer-See*. Am linken Ufer nach Norden fahrend, gelangten wir über *Dongo* und *Gravedona* zum Ende des Sees. Links abbiegend ging es weiter bis *Chiavenna*. Dort fuhren wir nach links zum ***Splügenpass (2113m)***. Der Regen hörte in der Auffahrt wieder auf und wir zogen die Regenkombis wieder aus. Die Abfahrt nach *Splügen* nutzte ich für einige Fotos von Werner und Lothar auf dieser sehr serpentinreichen Strecke. In *Thusis* war ein Tankstopp notwendig, so dass wir in den Ort fahren mussten um dann wieder umzukehren und Richtung *Tiefencastel* weiter zu fahren. Nach der Mittagspause in *Surava* (der Gasthof liegt direkt am Straßenrand und ist sehr zu empfehlen) ging es auf den ***Albulapass (2312m)***. Dort begegneten uns einige Tretrollerfahrer(!!!), die in rasender Abfahrt zu Tal fuhren. Dann ging es über *Samedan* und *Pontresina* zum ***Berninapass (2328m)***. Über *Poschiavo* gelangten wir nach *Brusio*, wo es eine Besonderheit des Eisenbahnbaus gibt. Die Strecke macht hier einen vollständigen Kreis und führt unter den eigenen Schienen weiter nach Süden. Über *Tirano* wo wir links abbo-gen, ging es nach *Mazzo di Valtelino*, wo der ***Passo di Mortirolo (auch Passo della Foppa) (1896m)*** beginnt. Auch dieser Pass gehört für mich persönlich zum schönsten was die Alpen fahrerisch zu bieten haben.

Oben angekommen ging es rechts ab auf einer kleinen Höhenstraße nach Südwesten, über den ***Passo di Guspessa (1824m)***, um dann über eine teilweise bis zu 25% Gefälle aufweisende Strecke wieder ins Tal und dann nach rechts zum ***Passo di Aprica (1113m)*** zu gelangen. Hier liegt ein Campingplatz den Werner und Lothar bereits kannten und den wir nutzten. Dietmar durfte hier mal wieder sein Topcase gründlich säubern, da die Knoblauchsoße ausgelaufen war. Tja man sollte Verpflegung, vor allem in Gläsern oder Flaschen, sicher verstauen!

Der 11. Tag noch einmal im Überblick:

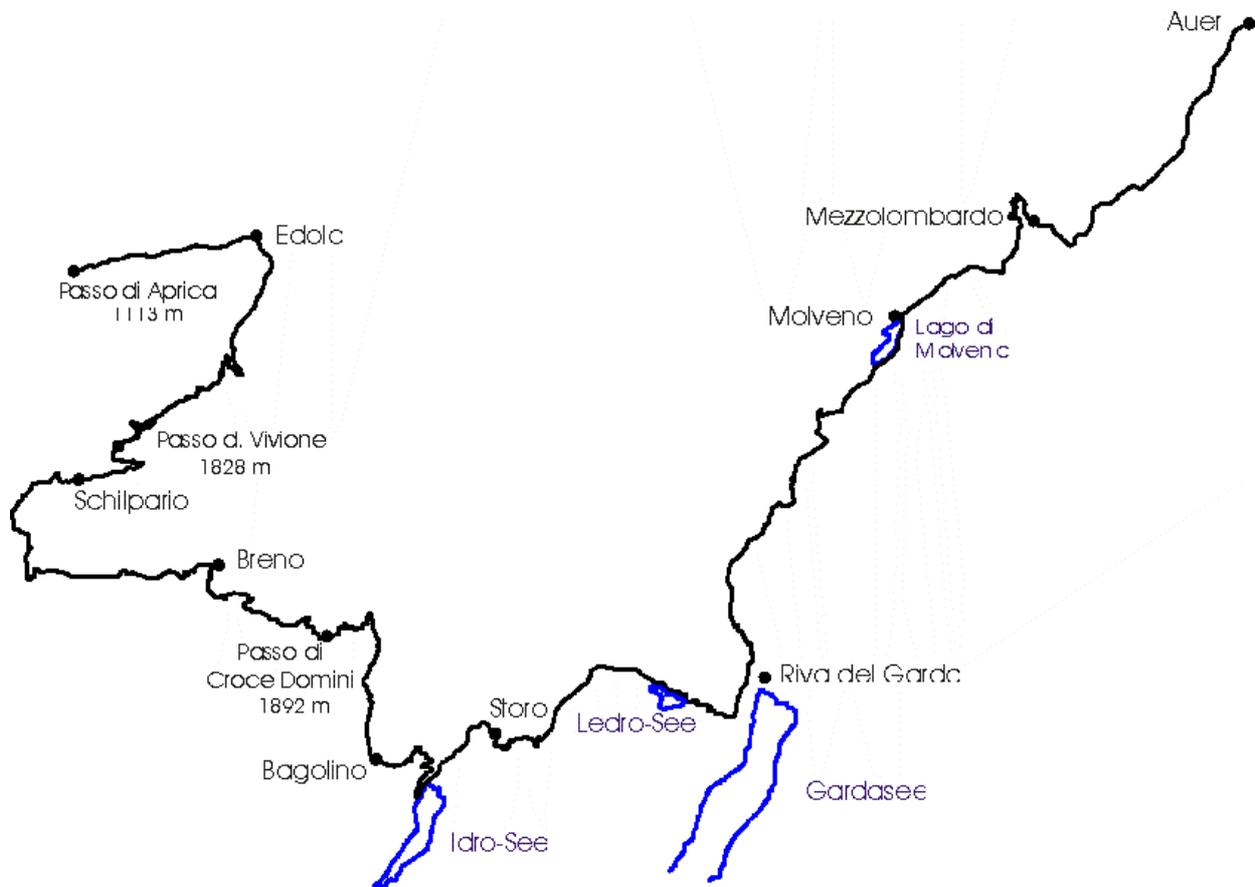


Samstag, 29. Juli 2000, 12. Tag:

Am Morgen ging es zunächst nach *Edolo* und weiter nach Süden bis *Forno Allione* wo die Straße zum **Passo di Vivione (1828m)** abzweigt. Eine ausgezeichnete Motorradstrecke, die aber überwiegend sehr schmal ist. Die wenig befahrene Strecke führt dann von der Passhöhe unmittelbar an der steilen Felswand entlang – sehr ausgesetzt – nach *Schilpário*. Anschließend fuhr ich leider eine der wenigen falschen Abzweigungen und wir mussten in *Azzone* umkehren um erst dann über *Borno* nach *Breno* zu gelangen. Die hier beginnende Straße auf den **Passo di Croce Dominii (1892m)** bewältigten wir wieder im Eilzugtempo. Diese Strecke macht einfach Spaß. Auf der Passhöhe war Cappuccino angesagt und dann ging es weiter Richtung *Bagolino*. Ca. 10 km vor diesem Ort fehlten plötzlich die anderen drei Motorräder. Ich wartete ein paar Minuten und kehrte dann um, um nach den anderen zu schauen. Dann sah ich die Bescherung! Dietmar hatte 11,5 km vor *Bagolino* eine Kurve nicht ganz rechts angesteuert und war mit einem entgegenkommenden PKW zusammengedrallt. Dabei hatte er sich den linken Koffer abgerissen, war nach rechts an einen Felsen geraten, hatte sich dort den rechten Koffer und den Sturzbügel abgerissen und konnte dann die Maschinen zum Stehen bringen. Der Schaden war beträchtlich, aber zum Glück war Dietmar selbst, außer einer Prellung am Bein, nichts passiert. Die Polizei kam kurze Zeit später und machte die Unfallaufnahme. Für die Italiener war klar, dass Dietmar die Alleinschuld an diesem Unfall trug. Ich bin ca. 14 Tage später noch mal an dieser Stelle gewesen und habe die Straßenbreite ausgemessen: 3,15 m. Dietmar hätte zwar sicherlich den Unfall vermeiden können, wenn er ganz rechts gefahren wäre, ob man aber in Anbetracht der sehr geringen Straßenbreite von einer Alleinschuld reden kann, ist zu bezweifeln. Allerdings ist auch der, nach dem Urlaub gestartete, Versuch von Dietmar, vor einem italienischen Gericht zumindest eine Teilschuld seines Unfallgegners bestätigt zu bekommen, nicht sehr Erfolg versprechend. Der rechte Koffer ließ sich wieder an der BMW befestigen und Dietmar konnte weiter mit uns fahren. Weiter ging es, in *Bagolino* rechts abbiegend, zum *Lago d'Idro*. Nach Norden fahrend gelangten wir nach *Lodrone*, wo wir Mittagspause machten. Durch den Unfall war die Zeit schon weit fortgeschritten und wir beschlossen an diesem Tag nur bis *Auer* südlich von *Bozen* zu fahren und dort zu campieren. Der weitere Weg führte uns durch das *Ledro-Tal*, wo ich vor dem Tunnel, der nach *Riva di Garda* führt, rechts abbog, um eine kleine Nebenstrecke zu finden. Wir gelangten nach *Pregásina* (sehr schön gelegen), mussten dort aber umkehren, da hier Sackgasse war. Die Straße, die ich eigentlich fahren wollte, entdeckte ich dann, von einem schönen Aussichtspunkt oberhalb des *Gardasees* aus, am gegenüber liegenden Berghang. Diese Straße ist aber leider, wie wir anschließend feststellten, für Motorfahrzeuge gesperrt, schade, sie liegt sehr schön und ist sehr kurvenreich. Vor *Riva di Garda* bogen wir nach links Richtung *Lago di Tenno* ab um später nach *Ponte Arche* zu gelangen. Dort beginnt die Strecke nach *Molveno*. In *Andalo* hinter *Molveno* rechts ab, gelangten wir nach *Mezzolombardo* und schließlich auf die Straße, die von *Trento* nach *Bozen* führt. *Auer* war nicht mehr weit und so konnte uns der Regen, der genau 2 km vor dem Ort begann, auch nicht mehr stören. Der Regen hörte aber bald wieder auf und wir konnten die Zelte im Trockenen aufbauen. Am Abend genossen wir dann die bekannte Gastronomie von Paula und Markus auf dem Campingplatz.

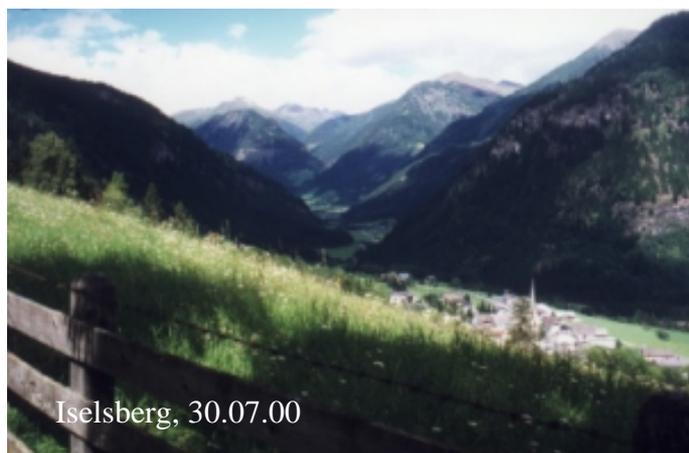


Der 12. Tag noch einmal im Überblick:



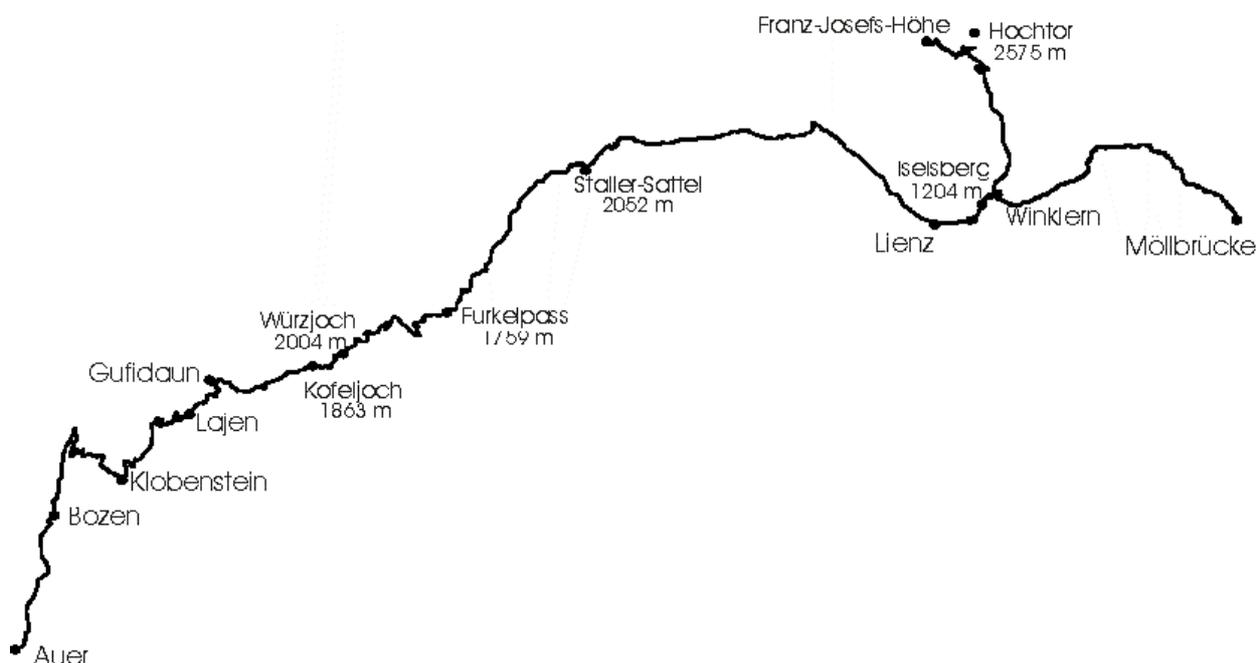
Sonntag, 30. Juli 2000, 13. Tag:

Da wir bisher bereits länger unterwegs waren, als eigentlich geplant, und vor uns noch ein großes Stück Weges lag, beschlossen wir, die vorgegebene Route durch die *Dolomiten* abzukürzen und auf direktem Wege zum *Staller Sattel* zu fahren, hierbei aber dennoch schöne und schönste Straßen zu benutzen. Also führte uns der Weg zunächst nach *Bozen* und von dort ins *Sarntal*. Dort dann rechts ab Richtung *Ritten* ging es steil bergauf bis *Klobenstein*. Hier war die, zumindest für mich hier obligatorische, Cappuccino-Pause angesagt, bevor es über *Lengstein* nach *Barbian* ging. Die ganze Zeit konnten wir den schönen Blick ins *Eisack-Tal* genießen. Nach der Fahrt ins Tal, kurz links ab und gleich wieder rechts, ging es steil bergauf nach *Lajen*. Von dort auf einer sehr kleinen, aber auch sehr aussichtsreichen Straße nach *Gufidaun* und ins *Villnöss-Tal*. In *Sankt Peter* links ab zunächst zum **Kofeljoch (1863m)** und dann zum **Würzjoch (2004m)**. Talabwärts bogen wir schließlich erneut links ab, um über *Welschen* und *Zwischenwasser* zum **Furkelpass (1759 m)** zu gelangen. Im Tal angekommen ging es gleich rechts ab, um kurze Zeit später das *Antholzer-Tal* zu erreichen. Am Eingang des Tales sah ich, dass der *Staller-Sattel* von dieser Seite



aus nur jeweils zur halben Stunde für 15 Minuten geöffnet ist, in Anbetracht dessen, das es kurz nach 11:30 Uhr war, mussten wir uns beeilen. Ich hatte die anderen schon vorher informiert, dass es sein könne, dass wir hier Gas geben müssten, um nicht eine Stunde auf die nächste Öffnung der Passstraße warten zu müssen. Also gesagt, getan, alle Geschwindigkeitsbeschränkungen außer acht lassen und mit überwiegend mehr als 130 km/h das Tal hinauf. Am *Antholzer-See* angekommen sah ich dann, dass wir es noch soeben geschafft hatten – 3 Minuten vor Umschaltung der Ampel auf Rot fuhr die nur 6 km lange einspurige Strecke hinauf zum **Staller-Sattel (2052m)**. Nach einer kurzen Pause auf der Passhöhe konnte die Fahrt ins schöne *Defereggental* beginnen. Über *Sankt Jakob* und *Sankt Veit* gelangten wir ins Tauerntal und bogen rechts nach *Lienz* ab. Über den **Iselsberg (1204m)** und *Winklern* ging es nun nach *Heiligenblut am Großglockner*. 230 ÖS als Maut bezahlt und ab ging es auf die schöne *Großglockner-Hochalpenstraße*. Leider holte uns auf der *Franz-Josefs-Höhe* der Regen ein und wir mussten die bevorstehende Fahrt zum **Hochtor (2575m)** im Regen antreten. Je höher wir kamen, desto weißer wurde die Landschaft über uns. Als der Regen dann in Schnee überging und wir nur wenige Höhenmeter über uns den Schnee am Straßenrand liegen sahen, entschlossen wir uns umzukehren und direkt nach Kärnten zu fahren. Also ging es zurück nach *Heiligenblut* – kurz danach zogen wir die Regenkombis wieder aus, da die Sonne wieder schien - und weiter Richtung *Winklern*, dort links ab auf die B 106. Über *Außerfragant*, *Obervellach* und *Mühdorf* gelangten wir schließlich nach *Möllbrücke*, wo wir den Tag beendeten. Der Campingplatz dort ist zwar sehr gut gelegen und hat eine sehr gute Küche, aber die Geräuschkulisse am frühen Morgen auf der B 106 ist mehr als man eigentlich möchte.

Der 13. Tag noch einmal im Überblick:

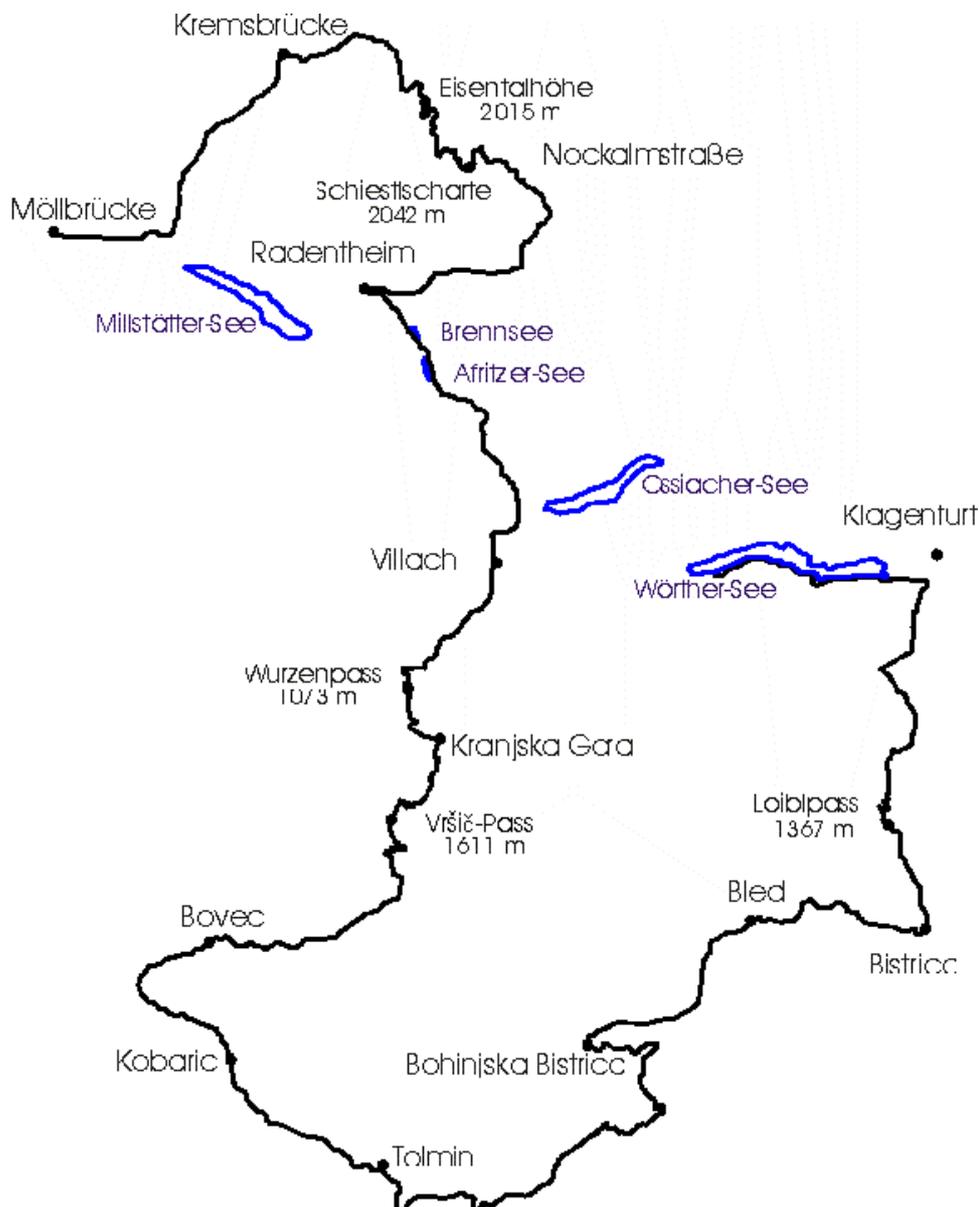


Montag, 31. Juli 2000, 14. Tag:

Der Montag führte uns zunächst über *Spittal* nach Norden. Von *Gmünd* aus kamen wir nach *Kremsbrücke*, wo die *Nockalmstraße* beginnt. Die Strecke führt durch den *Naturpark Nockberge* bis auf über 2000m Höhe (**Eisentalhöhe 2015 m** und **Schistlscharte 2042 m**) um schließlich im Ort *Ebene Reichenau* zu enden. Zunächst nach Süden weiterfahrend bogen wir gen Westen und *Bad Kleinkirchheim* ab. In *Radentheim* links ab auf die B 98. Am *Brennsee* und *Afritzer-See* vorbei, erreichten wir die Abzweigung

nach *Villach*. Aufgrund einer großen innerörtlichen Baustelle, ging es nur sehr stockend durch die Stadt. Weiter Richtung *Wurzenpass* machten wir unmittelbar vor der Abzweigung Rast. Die dortige Pizzeria ist weiter zu empfehlen! Die Pizza war sehr gut, aber auch sehr groß. Keiner von uns schaffte sie komplett! Dann konnte es weiter gehen nach *Slowenien*, unserem nächsten Ziel. Über den **Wurzenpass (1073m)** gelangten wir nach *Kranjska Gora*. Hier zweigt die Straße über den mit 50 Serpentinaen gespickten **Vršič-Pass (1611m)** ab. Weiter ging die Reise nach *Bovec* und *Kobarid*. Dieser Teil der Route erinnerte mich doch sehr an Karl Mays „In den Schluchten des Balkan“. Über *Tolmir* ging es weiter auf die Straße Nr. 403, die uns über *Kneža* und *Koritnica* nach *Podbrdo* führte. Von hier aus war das nächste Ziel *Bohinjská Bistrica* nicht schwer zu finden. Hinter *Bled* ging es dann rechts ab nach *Radovljica*. Eine kleine Nebenstrecke über *Zapuže* und *Zgoša* brachte uns dann nach *Bistrica*, wo der **Loiblpass (1367m)** beginnt. Von hier ging es direkt nach *Klagenfurt*. Am Ortsanfang sahen wir auch einen großen Honda-Händler, bei dem ich am nächsten Tag meine Bremsbeläge, die fast bis auf das Metall herunter waren, wechseln lassen konnte. Wir suchten uns dann am *Wörthersee* einen Campingplatz für die Nacht. Die Strecke dorthin zog sich doch länger als erwartet, so dass wir fast bis zum Ende des Sees fahren mussten.

Der 14. Tag noch einmal im Überblick:



Dienstag, 01. August 2000, 15. Tag:

Am Dienstagmorgen ging es also direkt nach *Klagenfurt* zurück, damit zum einen ich die Bremsbeläge wechseln, zum anderen aber auch Lothar und Dietmar neue Reifen aufziehen lassen konnten. Lothar zumindest fuhr zu diesem Zeitpunkt bereits auf Slicks – von Profil war hinten nichts mehr zu sehen! Kurz vor Mittag war alles erledigt und kaum das meine Maschine wieder in Ordnung und die Rechnung bezahlt war, kamen auch schon die anderen. Also konnte die Fahrt weiter gehen. Über *Sankt Veit an der Glan* gelangten wir auf die *Gurktal-Straße*. Über *Kraig* und *Pisweg* kamen wir nach *Gurk* wo es rechts ab geht nach *Zwischenwässern*. Von *Althofen* aus gelangten wir zur ***Klippitztörl-Passstraße (1644m)***. Auch dies eine besonders schöne Motorradstrecke. Bei *Wiesenau* bogen wir rechts ab um über *Twimberg* zum ***Packsattel (1169m)*** zu gelangen.



Köchlach und *Voitsberg* waren die nächsten Stationen. Von dort, die Nebenstrecke nach *Geistthal* und *Großstübing* nehmend, kamen wir nach *Kleinstübing* an die *Mur*. Das *Mur-Tal* bis *Bruck an der Mur* ist sehr idyllisch. In *Bruck an der Mur* – dem östlichsten Punkt unserer Tour – ging es wieder nach Westen. In *Leoben* rechts ab bis *Eisen-erz*. Nach der Passhöhe ***Präbichl (1227m)*** kamen wir am *Erzberg* vorbei. Hier ist ein gigantischer Tagebau entstanden, der auch für das jährliche *Erzberg-Motocross-Rennen*

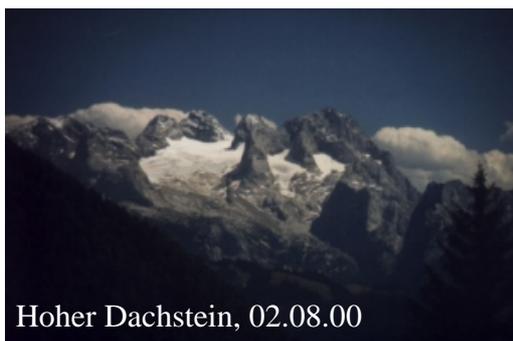
genutzt wird. Auf der einen Seite ist dies sicherlich eine Touristen-Attraktion, auf der anderen Seite ist hier aber auch gewaltiger Raubbau an der Natur betrieben worden. Der auf der Karte eingezeichnete Campingplatz am *Leopoldsteiner-See* existierte leider nicht mehr. So mussten wir weiter und kamen aber bereits nach wenigen Kilometern an einem Campingplatz-Schild vorbei. Wir hielten an und wollten gerade abbiegen, als wir auch schon stürmisch begrüßt wurden! Die Besitzerin des Campingplatzes war „wie aus dem Häuschen“ und sagte uns sofort, dass wir kostenlos campieren könnten, da die Gemeinde direkt am Platz eine Baustelle errichtet hätte und dadurch deutliche Beeinträchtigungen entstanden seien. Die Gemeinde habe ihr daher die Kosten zu erstatten. Wir müssten nur unsere Personalangaben machen und dann wäre alles kostenlos. Na gut! Der Platz war weich, wie ein Teppich und wir hatten eigentlich schon ein schlechtes Gewissen darauf unsere Zelte aufzubauen und die Heringe einzudrücken. Aber da wir so freundlich gebeten wurden, nutzten wir das Angebot.

Der 15. Tag noch einmal im Überblick:



Mittwoch, 02. August 2000, 16. Tag:

Für diesen Mittwoch stand noch einmal ein landschaftlicher Höhepunkt auf dem Programm: Es sollte ins *Salzkammergut* gehen. Zunächst folgten wir der B 115 bis *Hieflau*, um dort auf die B 146 nach links abzubiegen. Durch das *Gesäuse* und über *Admont*, *Liezen*, *Steinach* und *Bad Mittendorf* gelangten wir nach *Bad Aussee*, wo wir auf den **Koppenpass (630 m)** Richtung *Hallstätter-See* abbogen. Ein kurzer Stop am Seeufer und weiter ging es über *Hallstadt*, *Bad Goisern* und *Bad Ischl* zum *Traunsee*. In *Mitterndorf* den See verlassend, gelangten wir über *Neukirchen* nach *Steinbach am Attersee*. Ein Gasthof, am Seeufer gelegen, kam uns gerade recht für die Mittagspause.



Hoher Dachstein, 02.08.00

Anschließend ging es über *Unterach* zum *Mondsee*, den wir, da der direkte Weg nach *St. Gilgen* gesperrt war, einmal umrundeten. Nachdem wir *St. Gilgen* erreicht hatten, war nun als letzter der *Wolfgang-See* an der Reihe. Am Ende des Sees bei *Strobl* zweigt eine kleine Maut-Straße zur *Post-Alm* ab. Ein sehr schönes Sträßchen mit herrlicher Landschaft. Der Blick auf den *hohen Dachstein* – wunderbar. Über *Golling* kamen wir nach *Hallein* und wenig später über die B 160

wieder zurück nach Deutschland. Als nächstes stand die *Roßfeld-Höhenstraße* auf dem Programm der „Traumreisen“. Die Maut hierfür ist jeden Pfennig wert! Die herrlichen Tiefblicke, sowohl Richtung Österreich, als auch auf die deutsche Seite, sind phantastisch. Über *Berchtesgaden* folgten wir der B 305 über den **Schwarzbachwachtsattel (868 m)** Richtung *Inzell* um schließlich südlich von *Ruhpolding* zum letzten mal einen Campingplatz anzusteuern. Der Platz war sehr preiswert – 12 DM pro Person - und sehr gepflegt. Die sanitären Anlagen sehr gut, so dass man diesen Platz weiter empfehlen kann.

Der 16. Tag noch einmal im Überblick:



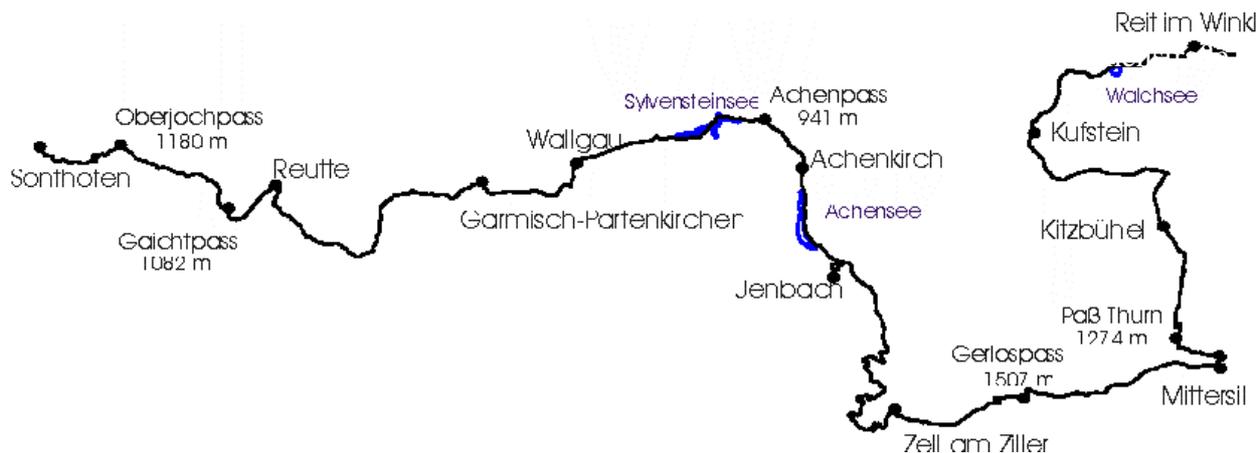
Donnerstag, 03. August 2000, 17. Tag:

Der letzte Tag hatte in der Nacht mit Regen begonnen. Am Morgen war es allerdings zunächst trocken und wir fuhren über *Reit im Winkel* wieder nach Österreich. Über *Kössen* und entlang des *Walchsees* kamen wir nach *Niederndorf*. Kurz vorher hatte es leider doch angefangen zu regnen, und wir sahen uns gezwungen zum drittenmal auf dieser Tour die Regenkombi anzuziehen. Als wir Richtung *Kufstein* abbiegen wollten, verabschiedete sich Dietmar von uns, um direkt zurück nach München zu fahren. Wir anderen aber bogen links ab und folgten der vorgegebenen Tour. Kaum das Dietmar sich von uns getrennt hatte, hörte es auf zu regnen und wir kamen trocken über *Kufstein*, weiter Richtung *St. Johann* nach *Kitzbühel*. Über den **Pass Thurn (1274m)** erreichten wir *Mittersil*. Dort machten wir die letzte Mittagspause und fuhren dann weiter zum **Gerlospass (1507m)** und ins *Zillertal*. Eine Baustelle mit Ampelregelung führte dann zu Verwirrung! Ein Arbeiter saß neben der Ampel und beobachtete in aller Ruhe das Umwechseln auf Grün, also los ging es. Leider hatte aber auch die Gegenseite Grün und so waren wir froh mit dem Motorrad unterwegs zu sein. Wir kamen bei der einspurigen Streckenführung noch am Gegenverkehr vorbei – die hinter uns sicherlich nicht, und es hat bestimmt noch recht lange gedauert, bis sich dieses Verkehrschaos aufgelöst hat! In *Zell am Ziller* bogen wir noch nach links ab, um die *Zillertaler-Höhenstraße* zu befahren. Leider fing es oben wieder an zu regnen und die Sicht ins Tal war quasi nicht vorhanden – schade. Nach einer kurzen Pause in einem Gasthof ging es weiter – leider bis *Sonthofen* im Regen. Am *Achensee* vorbei fuhren wir zum **Achenpass (941m)** und weiter zum *Sylvensteinspeicher*. *Vorderriß* und *Garmisch-Partenkirchen* waren die nächsten Stationen. Über *Erwald* und *Reutte*, sowie – nicht zu vergessen den **Gaicht-Pass (1082m)** und den **Oberjoch-Pass (1180m)**, kehrten wir glücklich ins verregnete *Sonthofen* zurück.



Blick von der Rossfeld-Höhenstraße, 02.08.00

Der 17. Tag noch einmal im Überblick:



Anmerkungen:

Insgesamt 5800 km in 17 Tagen, also 340 km am Tag, 92 mehr oder weniger hohe Pässe, unzählige Serpentina und jede Menge Fahrspaß. Wir hatten riesiges Glück mit dem Wetter, lediglich dreimal kurzzeitig, und dann den Rest vom Zillertal nach Sonthofen, mussten wir die Regenkombis anziehen – ansonsten fast immer strahlender Sonnenschein – während die Sonthofener in dieser Zeit nicht sehr glücklich über das überwiegend verregnete Wetter waren. Die im Buch beschriebene Strecke haben wir im wesentlichen abgefahren – sie ist einfach toll!!! Obwohl ich selbst immer sehr schöne Strecken finde, hätte ich diese Tour nicht besser auswählen können. Die schönsten Landschaften, die wunderbarsten Straßen (mit sehr geringem Verkehr auf diesen Nebenstrecken), sind hier ausgesucht worden. „Werner-ohne-Licht“ (seit seinen Problemen mit der Lichtmaschine fuhr er fast immer ohne Licht), „Lothar-Slick“ (sein Hinterreifen war in Klagenfurt blitzblank), „Dr. Kamikaze“ (Dietmar aufgrund seines Unfalls am Croce Domini) und auch ich waren ein gutes Team. Das gefahrene Tempo war gut und wir mussten auf niemanden warten. Dietmar war, mit seinen französischen Sprachkenntnissen und seinen Kochkünsten, eine gelungene Ergänzung unserer Gruppe, aber auch mit seinen „Besonderheiten“, wie abgefahrene Reifen, Defekt an der BMW, wie zunächst ausgelaufenem Honig und später Knoblauchsoße im Topcase und Unfall, sorgte er für Abwechslung. Es hat sehr viel Spaß gemacht, und ich würde die Strecke durchaus noch einmal fahren, dann aber mit etwas mehr Zeit, um den ein oder anderen Abschnitt noch genauer zu erforschen. Werner hat sich zwar regelmäßig über die „vielen Pausen“ beschwert, aber zum einen wollte ich Rücksicht auf unseren Raucher (Lothar) nehmen, zum anderen war aber auch die ein oder andere Pause notwendig um die Landschaft zu genießen. Ich fahre selbst sehr gern und sehr viel, aber Stopps müssen sein, sonst braucht man nicht in eine so schöne Gegend, wie die Alpen es in ihrer Gesamtheit nun mal sind, zu fahren.