

Tramstrasse 100-Veranstaltungen:

Brüttsellen, 9.Juli 2002/04.55 Uhr Ort: Garage Eichstr.15/17 (1) In aller Hektik schnalle ich den Tankrucksack auf die Transalp. Ein Benzinkanister zielt das Heck, denn ich gehe mit Hard-Enduro-Fahrern auf die Reise! Hart steht für die Sitzbank, harte Männer braucht es, diese Strapazen für 600 km an einem Tag auf sich zu nehmen und hart steht für viele Tankstopps: Etwas über 100 km und dann heisst es in der Regel wieder tanken ...

Albisriederplatz (2) in Zürich, 05.15: Schon alle warten auf den "Führer"! Er ist (leicht) verspätet und mit der Fotografererei werden es nochmals 10 Minuten mehr. Endlich, um 05.25 kann's losgehen: Über kleine und kleinste Strässchen geht's Richtung Entlebuch, wo wir den Treffpunkt (3) mit den restlichen Fahrern vereinbart haben. Kurz vor Hitzkirch halten wir mitten auf der Strasse: Vor uns eröffnet sich eine Fernsicht, wie es sie nur ganz selten gibt! Alle Hügel und Berge in Richtung Alpen liegen in einer Klarheit vor uns, wir sind überwältigt.

Der Eingang ins Entlebuch bei Malers ist gefunden und schon geht's mit schnellen Schwüngen den Berg hoch über die Rengg. Nach einem kurzen Abstieg (wieviele Haarnadeln erwarten uns noch an diesem langen Tag?) treffen wir beim ersten Kaffee- und Gipfelhalt ein. Kurz nach sieben starten wir über den Schallenberg (3), wo wir um 8 Uhr das erste Mal gemeinsam tanken. Von hier aus habe ich eine neue Streckenführung über Amsoldingen rausgefunden, durch Wiesen führt uns der Weg ins Simmental und von dort über den Col du Pillon (5) und Col de la Croix (6) ins Wallis zum nächsten Tankhalt. Noch einmal den Tank gefüllt vor der Grenze am Aufstieg zum Grossen St. Bernhard und schon bald sind wir zum ersten Mal auf einer hochalpinen Passhöhe (7) und zum ersten Mal in Italien. Die Grenze werden wir noch mehrmals wechseln! Von der Kühle in den Bergen winkt uns wie immer Aosta mit seiner Backofenhitze. Die Südrampe des Mont Blanc-Tunnels ist für die Lastwagen ausgebaut, eine Alternative steht uns schon allein aus zeitlichen Gründen nicht zur Verfügung. Der Colle San Carlo (8) entschädigt uns dafür mit einer irren Auf- und Abfahrt, beinahe hätten wir den Fotohalt verpasst. In La Thuile, am Weg zum Kleinen St. Bernhard, gönnen wir uns eine gemütliche Mittagspause. Kurz danach stehen wir auf der Passhöhe (9), die man eher als Sattel bezeichnen kann. Am Ende werfen wir noch einen Blick ins Tal, (10) wo Bourg-St. Maurice als Ausgangspunkt zu vielen anderen Pässen liegt. Die Abfahrt nach Val d'Iserre ist alternativ gewählt, aber nicht ganz so herausgekommen. Beim nächsten Mal biegen wir dann links ab ...

Über schnelle Strassen mit vielen Überholmanövern, die sich dank der riesigen Strassenbreite absolut ungefährlich abspielen, fahren wir im berühmten Val d'Iserre ein, wo wir einmal mehr tanken müssen. Der Aufstieg ist dank neuer asphaltierter Strasse «Erste Sahne» und wir landen in einer unbeabsichtigten Rennstimmung: Ich bin mit meinen 2 Zylindern gut bedient, aber die Einzylinder lassen sich fast nicht abschütteln. Der Col de l'Iseran (11) mit seinen 2770 müM ist auf dem Weg der höchste Punkt, so begleiten uns regelmässig Schneefelder links und rechts der Strasse im Schattenhang. Langsam drängt die Zeit. Wir sind auch schon früher drangewesen, also rollen wir in lockerer Formation runter. Ich versuche einen Fotospot vor der Gruppe zu erreichen, doch sie sind zu schnell da: Keine konkreten Ergebnisse. Die Auffahrt zum Mont-Cenis-Pass ist abermals vom feinsten und schon bald schauen wir auf den riesigen Stausee hinunter. (12) Diesmal umfahren wir ihn auf Schotter, den Walter bereits erkundet hat. Und schon stehen wir wieder vor der Grenze: Italien, unser Tagesziel ist nicht mehr allzu fern, vielleicht noch knapp hundert Kilometer, und was für Kilometer! Während die Galerie in langsamster Fahrt genommen werden muss, sie muss uralt sein und sieht eher nach einer Festung denn nach einer Strasse aus, rollen wir zügig dem Wald oberhalb von Susa entgegen. Noch einmal warne ich die Reiseteilnehmer vor dieser tückischen Strecke, die jedes Jahr mit einem Bergrennen beehrt wird - nirgends haben wir schon so viele Töffe aufheben müssen oder sind an Unfälle gefahren. Auch mich erwischts diesmal beinahe, als ich in einer Kurve über beide Räder rutsche, mehr als mir lieb ist. Und schon sind wir am Fuss des PASSES, warten, bis die Gruppe aufgeschlossen hat und nehmen von Susa aus die letzten Kilometer Landstrasse in Angriff: Seit die Autobahn eröffnet ist, sind wir fast allein auf der Strasse. In Oulx bahnen wir uns den Weg durchs Städtchen und machen die letzten hinfuhr auf der Terrasse darüber mit dem Namen Sauze d'Oulx. Hier geniesst man vom Hotel aus eine wunderbare Rundschau aufs Tal und in die umliegenden Berge. Herrlich! Es kommt Vorfreude auf, wo ist der nächste Dreckhaufen, den man bezwingen kann?!? Doch vorher müssen noch Räder und Reifen gewechselt, das Zimmer bezogen und der Tagesparkdiener am Mann erledigt werden. Wer will schon stinken beim Nachtessen?

Die nächsten beiden Tage gehören den Höhepunkten dieser Region im Piemont: Wir beginnen in Sestriere (13), dem Ausgangspunkt zur klassischen Schotterroute über die rund 40 km lange Testa del'Assietta. (Assietta-Kammstrasse) Auf ihr trifft man alles an, Hardenduros, große BMWs, ja selbst Strassenmaschinen - ich kenne jemand, der hat dies gar auf einer Ducati 916 absolviert. Die Fahrt ist das Ziel: Immer wieder hält man freiwillig an, um die Aussicht (14) und die Gegend zu geniessen. Am Ende der Assietta (15) kommt eine der schönsten Serpentinestrecken, die ich kenne: Asphaltiert, schmal und eng, mit Splitt durchsetzt - einfach zum Ausrasten! Am unteren Ende erwartet uns Susa und der Pizzaiolo, den ich gestern schon auf der Durchfahrt auf unser Kommen aufmerksam gemacht hatte. Frisch gestärkt kommt der nächste Happen: Mit beinahe 3000 m Höhe ist der Mont Jafferau eines der höchsten Forts, die man besuchen darf. Der Chaberton, unser Hausberg, ist seit Jahren gesperrt und der Weg hinauf kaum mehr zu bezwingen. Auf dem Weg zum Jafferau muss man durch einen unbeleuchteten Tunnel, der sehr abenteuerlich ist. Wegen eines Felsabbruchs musste er mit einem neuen Ausgang versehen werden, d.h. plötzlich wechselt er die Richtung. Wasser tropft vom Gewölbe runter, läuft einem in der Fahrspur entgegen, mit Velofahrern ist zu rechnen: Es ist immer gut, wenn man da durch ist. Auf dem Weg hinauf erliegen wir nicht der Versuchung, die verbotenen Abkürzungen zu nehmen. Graffiti machen uns darauf aufmerksam, dass wir als Endurofahrer nicht von allen willkommen sind. (16)

Müde und erschöpft machen wir uns dann wieder auf den Rückweg. Wir nehmen die direkte Route nach Bardonecchia, wo bereits die ersten Touristen herumirren, die das Stella-Camp aufsuchen. Wir haben uns aber noch auf grössere Ausritte vorzubereiten, dazu müssen noch neue Reifen aufgezogen werden, (17) haben sie doch unter den vielen Asphaltkilometern gelitten. Der nächste Tag gehört dem Gebiet um die Stella, jedoch nicht ohne ein paar Umwege zu machen. Schliesslich kennen wir uns in der Gegend aus wie in unserer Westentasche, auch wenn jedes Jahr ein paar Möglichkeiten weniger (dank Fahrverbot mit Schranken!) locken. Verschiedene steinige und erdige Wege wollen erst bezwungen werden, doch bald stecken wir in einer Sackgasse: Auch war der Weg nicht mehr ganz da, infolge Überschwemmungen, was auch bald das erste Opfer for-



Stella Alpina 2002 Ein Rückblick

derte. (18) Auf einigen Umwegen nahten wir uns dem Ausgangspunkt und betrachteten das Gesehehen erst mal von oben. (19) Neben dem Fréjus-Bahntunnel führt die Autobahn direkt zum heutigen Strassentunnel, einer sehr stark befahrenen Parallelrouten zum Mont-Blanc-Tunnel. In Bardonecchia steuern wir direkt das Strässchen an, welches erst geteert, später geschottert und am Schluss vom Schnee zerzaust als Weg bis auf die 3009 Meter des Someiller-Passes hinaufführt. Dieser hat der Stella zum grossen Ruf verholfen, dem jedes Jahr einige tausend Endurofahrer aus ganz Europa, aber auch vielen Italienern auf Vespas und Strassenmaschinen ein ganz besonderes Wekend beschert. Lets have a party! Die harten Rallyeteilnehmer reisen mit Zelt an, machen riesige Feuer und die ganze Nacht ist eine Riesengaudi angesagt. Hillclimbing bei Nacht und im Suff - danke, da ziehen wir uns doch lieber wieder in unser bequemes Hotel zurück. Diesmal erlebten wir alles, erst Regen, dann Schnee, aber schliesslich haben's dank unserem Tank-schiff LC4 gar die 200er-2-Takter von Luzia und sie geschafft, was uns zum Gipfel- (20) und Gruppenbild (21) verhalf. Die Wärme kam aber erst wieder im Tal unten, wo wir uns noch einschrieben und eine Rast einlegten, (22) bevor wir ohne grosse Umwege im Regen in Richtung unserer Unterkunft fuhren.

Und schon waren wir den vierten Tag unterwegs, Zeit also, in Richtung Heimat aufzubrechen. Jeder musste sich entschliessen, was er auf dem Töff mitzuführen hatte, der Rest konnte Luzia im Bus mitgegeben werden. Ich wechselte von der Hardenduro wieder zurück auf meine bequeme Transalp und musste mir immer wieder Rechenschaft ablegen, dass ich nicht übermühtig wurde. Erst noch aber ging's nun offiziell zur Stella, zum Souvenirshop, welcher sich am Fusse des eigentlichen Aufstiegs installiert hatte. Wir sahen gespannt dem deftigen Treiben zu, C1-Roller und GoldWing (23) gaben sich die Ehre, währenddem einige Moto Cross-Fahrer wie beim Start an einem Rennen durch die Meute zog. Nach einem Sandwich, das der Veranstalter gratis zur Verfügung stellt, nahmen wir wieder den Weg zurück nach Bardonecchia, wo wir den eigentlichen Heimweg antraten. Über kleine Täler erreichten wir Frankreich, wo wir als nächsten Leckerbissen uns den Granon-Pass (2413m) vornahm: Dank des eher kühlen Wetters trafen wir kaum auf Leute, was in diesem Streckenabschnitt keine Selbstverständlichkeit ist. Der Pass ist an und für sich für Fahrzeuge nicht durchgehend befahrbar und den Rand zieren immer wieder entsprechende Signaltafeln, die hier in Frankreich im Unterschied zu Italien eher respektiert werden dürften. Es wäre aber wirklich schade, wenn wir eines Tages auf diese Perle verzichten müssten, wo sie doch sooo schön auf unserem Weg liegt ...

Nach einer herrlichen Abfahrt mit einer wunderbaren Sicht ins nächste Tal befahren wir eine längere Strecke breite Strassen, bevor wir in einen Weg in Richtung Galibier abbiegen. Jedes Mal kommt die Spannung auf, ob er noch fahrbar ist, und diesmal setzte eine Rufe, die praktisch das ganze Trasse verschüttet hat, unserem Vorhaben ein Ende. Doch schliesslich standen alle, mit vereinten Kräften hinübergebracht, auf der anderen Seite, mit Ausnahme der Dickschiffe. Wir wollten auf der normalen Passstrasse loslegen, als ich an meiner Transalp einen Platten am Vorderrad entdeckte. Zu dritt liess sich diese Reparatur schnell beheben. (24) Dank Handy waren die übrigen informiert und sie steuerten direkt die Mittagsrast an. Wir fuhren hoch zum berühmten 2646 m hohen Galibier, der einmal mehr im Nebel lag und wir deshalb aufs Gipfelbild verzichteten. Die anderen erwarteten uns im Restaurant sehnelichst, war das Mittagessen doch schon längst überfällig. Über schöne Teerstrassen gings über den Col du Télégraph (1566 m) nach St.Jean-de-Maurienne, wo uns ein weiteres Highlight erwartete: In einer Steilwand mit etwa 20 Serpentin, die in kurzer Distanz einige Höhenmeter überwand, liessen wir unsere Pferdchen hüpfen. Das wäre ein echter Traum für Supermotardiplomen! Nur kurze Zeit später erreichten wir den Col de Chaussy (25) und über eine längere Schotterstrecke schliesslich den Col de la Madeleine. (26) Die zum Teil sehr schmalen und engen Strassen, aber immer geteert, liessen uns wieder talwärts gleiten, wo ich eine neue Passage ausfindig gemacht hatte, die Talseite zu wechseln. Ein schmale Brücke liess Personen den Bach überqueren, ich aber blieb mit meiner Transalp mit dem Motorschutz hängen. Mit vereinten Kräften bauten wir eine Auffahrt und so konnten wir auf der anderen Talseite unsere Fahrt fortsetzen. Es trennte uns nicht mehr allzu viel vom Hotel, wo wir wie alte Freunde begrüsst wurden. Zu Fuss gelangten wir ins nahe Restaurant, wo wir einen gemütlichen Abend verbrachten.

Der Tag war noch jung, als wir uns nach 8 Uhr den Hang hoch schraubten. Es hing ein paar Nebelschwaden in den Hängen, wo sich die tiefstehende Sonne spiegelte, die Wiese duftete und wir mussten unsere Emotionen (und unsere Gashand) zügeln, damit wir nicht in überschwenglicher Freude ausarteten. Bald trennte sich der Weg in die offizielle, heutige Schotter-Strasse und für die wahren Enduristen gab es eine bissige Parallelrouten, wahrscheinlich der alte Fahr- und Gehweg. So gelangten wir auf den Cornet d'Arèche. (2108 m) Nach einigen Kilometern trafen wir auf einen Stausee, aber bereits stieg es wieder zum Col de Prés (27) an. Beim Znünikaffe auf der andern Passseite konnten wir die Aussicht auf die Barrage de Roselend (28) geniessen. Welch Meisterwerk zu dieser Zeit, als es erbaut worden ist! Über den Col de Meraillet (1605m) gings wieder talwärts, um gleich anschliessend auf den sehr wilden Col du Joly (29) hochzufahren. Ich hatte eine Route herausgefunden, mit welcher wir den grossen Touristenrouten ausweichen konnten und es winkte uns einmal mehr eine fantastische und auch überaus steile Abfahrt nordwärts. Langsam konnten wir die Umgebung aber nicht mehr aussuchen und so fuhren wir auf direktem Weg nach Chamonix, auf den hohen Viadukten dem Mont-Blanc-Tunnel entgegen. So gelangten wir schliesslich via Forclaz-Pass (30) zurück in die Schweiz. Dort essen wir traditionellerweise auch den Zmittag, bevor wir dann auf den Heimweg durch die restlichen Schweizer Alpenpässe antreten. German verliess uns, er hatte noch Ferien im Tessin eingeplant.

Die Verblebenen aber stachen ins Tal hinunter, auf der super ausgebauten Passstrasse immer den Tacho im Auge behaltend, waren wir doch jetzt wieder in heimatlichen Gefilden. Die Pässe aber rollten wir in umgekehrter Reihenfolge auf, ohne einen auszulassen, bis uns schliesslich im Entlebuch der Regen überraschte. (31) Dies ist immer ein Zeichen, dass wir bald wieder zuhause sind. Nach einer weiteren Kaffepause trafen wir schliesslich in Maschwanden ein, wo jeder seinen eigenen Weg aufnahm, nicht aber ohne sich von der übrigen Gruppe zu verabschieden. (32) Fünf Tage waren wir gemeinsam durch dick und dünn gegangen, hatten einander geholfen, vieles erlebt und nahmen einen Haufen Eindrücke mit nach Hause, die wohl noch länger wirken dürften.

Ich gehe fast jedes Jahr seit meiner ersten Stella 1987, noch auf der GoldWing. Ich freue mich schon jetzt, wenn ich nur daran denke und ich hoffe, dass sich von dieser Vorfreude noch einige anstecken lassen: Frage sie alle, die dabei waren - und immer wieder dabei sind - ob's ihnen gefallen hat. Nach ihrer Antwort wird dir dein Entschluss nicht schwer fallen ... (Text: Urs Tobler, Fotos: Luzia + Urs Tobler, Ernst Oderbolz)

