

## Bericht von der Stella 2015 (in Arbeit, Stand 31.8.2015)

Da es nicht genügend Anmeldungen hatte für die grobe Tour, (Offroad-Ausflüge für 2 ½ Tage auf Enduro-Maschinen) schrieb ich die Tour aus für Strassenmaschinen. Es war geplant, etwas weniger an geschotterten Strassen zu fahren, z.B. den Colle del Finestre, doch es kam dann anders ...



Die 6 Uhr- Nachrichten starteten als ich an der Einmündung zur alten Waldegg vorbeifuhr, vorher musste ich noch Sigrid an die Tankstelle führen. Alle waren pünktlich da, unsere beiden Pensionäre Hugo und Roli waren bereits am Vortag bis nach Martigny gefahren. Ich erklärte noch etwas über das Verhalten in der Gruppe, in Deutsch und in Englisch, speziell was das Abbiegen betrifft: Schliesslich wollten wir auf der Fahrt niemanden verlieren. Inzwischen war auch Sigrid eingetroffen und es konnte losgehen.

Hinter mir reihte sich Frank, dann Sigrid und Nadia ein. Arthur und Urs machten den Schluss. Die Strecke führte über Landikon nach Birmensdorf, über Aesch nach Oberlunkhofen, wo wir via Werd die Strecke nach Muri erreichten. Nach Hitzkirch (Bild rechts) fuhren wir die schönen



Kehren nach Herrlisberg hoch und wieder nach Beromünster runter. Kurz danach machten sich, als ich die Kamera aus der Kartentasche des Tankrucksackes zog, meine Hausschlüssel selbständig. Zum Glück bemerkte es Sigrid, die ihrerseits reagierte und mich anhalten liess. Ich drehte und fand die Schlüssel am Strassenrand liegend – wieder mal Glück gha! Die Weiterfahrt startete schlecht: Sigrid, die leider viel Mühe hat, wegen ihrer Krankheit die Kupplung zu bedienen, würgte den Motor ab. Der Bremshebel nahm Schaden und wir versuchten, für Ersatz zu sorgen. Arthur begleitete sie zu einem BMW-Händler im Entlebuch, da sie einen klappbaren Zubehörhebel hatte: Leider ohne Erfolg!



Sie trafen etwas verspätet bei unserem ersten Zwischenhalt im Restaurant auf dem Schallenberg ein. Dort machten wir das obligate Gipfelbild, dann ging es zügig hinunter nach Thun und über Amsoldingen und Zwieselsberg ins Simmenthal. Die Strecke nach Zweisimmen war geprägt von

einer riesigen Fahrzeugkolonne, angeführt von einem Mietwagen mit Asiaten: Geradeaus kamen sie auf maximal 60-65 km/h, bei jeder Kurve bremsen sie auf 40 Stundenkilometer hinunter! Nach und nach konnten wir springen, sobald die Sicherheitslinie unterbrochen war. So landeten wir schliesslich vor einem geschlossenen Bahnübergang, welcher uns zusammenführte. Am darauf folgenden Pass, dem Col du Pillon, gab ich die Fahrt frei – aber ausser Arthur und Urs, wollte niemand vorausfahren. Nach dem obligaten Gipfelbild fuhren wir die schnelle Route nach Aigle und dort dann bald auf die Autobahn in Richtung Martigny. Die Auffahrt zum Grossen St. Bernhard ist jeweils ziemlich stark befahren, auch von Schwerverkehr. Doch da es Überholmöglichkeiten gibt, macht es trotzdem Spass, die grossen Kurven zu nehmen. Kurz vor der Grenze füllten wir nochmals unseren Tank, dann bogen wir ab in Richtung Pass. Bild: Im Hintergrund die Galerie, die zur Tunneleinfahrt führt.



Der grosse St. Bernhard ist auf der Nordseite, im Gegensatz zum Süden, noch recht ursprünglich: Bodenwellen und Schlaglöcher, teilweise Engstellen und Serpentine ziehen sich durch die Berglandschaft zur berühmten Passhöhe mit den Bernhardiner Hunden hinauf. Nach dem obligaten Gipfelbild geht es die auf der italienischen Seite schön ausgebaute Strecke runter, der Asphalt so sanft wie ein Teppich. Im unteren Teil zeichnen Baustellen seit Jahren davon, dass sie an der Arbeit sind. Schliesslich mündet die Passstrasse wieder in diejenige der Tunnel-Strecke. Inzwischen war es gegen 1 Uhr, Zeit für das Mittagessen, das wir auf der Terrasse eines Restaurants in Etroubles/I einnahmen.



Nun erwartete uns der Abstieg nach Aosta, schon in normalen Jahren ein eigentlicher Glühofen. Diesmal hatten wir kaum Verkehr, sodass wir zügig vorwärtskamen. Nach rund 25 Kilometer zügiger Überlandstrecke im Aostatal auf der Montblanc-Route mit vielen Tunnels, kam vor Morgex/I die

Abzweigung zum sagenhaften Colle San Carlo, der nach La Thuile auf der Passtrasse zum Piccolo St. Bernardo führt. Während es anfangs wirklich zick-zack-mässig losgeht, brilliert das letzte Stück mit nie enden wollenden Kurven: Man ist eigentlich immer in tiefer Schräglage. Auch hier stoppten wir für das Gipfelbild, danach ging es nicht minder kurvig bergab, diesmal mit Matratzen belegten Leitplanken! Wahrscheinlich dürfte am folgenden Wochenende ein Downhill-Rennen für Scater stattgefunden haben. Ab La Thuile steigt die Strasse wieder an ins alpine Gebiet um die Pässe des Kleinen St. Bernhard-Passes. Ab da befindet man sich wieder in Frankreich. Mit einem herrlichen Blick auf das Alpenpanorama oberhalb von Bourg St. Maurice-de Maurienne machten wir uns auf die Abkürzung hinunter zur Strasse nach Val d'Isère, schmal und unruhig, aber mit unvergesslichen Eindrücken. Zurück auf der Passstrasse teilten wir sie wieder mit dem Ferienverkehr der Franzosen, vorbei am beeindruckenden Stausee von Chevril. Die Strecke zum berühmten Skiort wurde mit vielen Tunnels wintersicher gestaltet. Ausgang von Val d'Isère gab ich wieder freie Fahrt bis zur Passhöhe. Vergeblich warteten wir auf die ganze Truppe für das Gruppenbild, da es Werni offenbar wichtiger war, Föteli zu schießen als aufzuschliessen. Schliesslich nahmen wir den Abstieg in Angriff, eine landschaftlich beeindruckende Szenerie, die jedes Mal von neuem fasziniert. Da es wieder mal Zeit war, eine Tankstelle aufzusuchen, fuhren wir nach der grandiosen Abfahrt nach Lanslevillard, wo wir vorerst einmal herumirrten. Just im Moment, als wir zum Mont-Cenis-Pass starten wollten, erreichte uns der Anruf von Hugo, dass sie in Italien seit eineinhalb Stunden vor einer Strassensperrung stehen würden, da hier gegen einen Hochgeschwindigkeitszug-Projekt demonstriert würde, mit ungewissem Ausgang. Da wir relativ spät dran waren, blieb uns einzig, den Fréjus-Tunnel zu befahren, eine nicht gerade billige Lösung: 26 Euro pro Motorrad! Der Verkehr staute vor dem Tunnel schon weit zurück und schliesslich mussten wir uns in die Kolonne der Wartenden einreihen. Das ewige Anhalten und Anfahren, aber bestimmt auch der durch die Hitze vermehrt laufende Ventilator liess Sigrids Batterie streiken, was in einem Umkipper endete. Der Tag war lange, schon fast 600 Kilometer waren zusammengekommen und die Nerven lagen blank. So waren wir froh, den immerhin 13 Kilometer langen Tunnel hinter uns gebracht zu haben und den Rest der Strecke, über die Autobahn bis nach Oulx und die neu ausgebaute Strecke nach Cesana, legten wir in einer Super-Zeit zurück. Wir waren alle froh, am Ziel angekommen zu sein, auch Hugo und Roli waren bereits eingetroffen. Nachdem wir die Zimmer bezogen hatten, gings gleich zum Nachtessen. Die Küchenbrigade musste noch etwas Überstunden leisten. Bei der Diskussion zeigte es sich, dass mit dieser Gruppe eine Tour mehr auf Asphalt gewünscht wurde. Ich war dabei auf die guten Tipps des Hoteliers angewiesen. Für Emilio war gleich klar, welche Strecke, aber die ging teilweise recht durch die Pampa und ich fand heraus, dass ich nicht das richtige Kartenmaterial dafür dabei hatte. Zum Glück hatte Arthur gut eingekauft und mithilfe von Skizzen bei einer durch Erdbeben gesperrten Strecke fand ich den Weg schlussendlich.

Am nächsten Tag wollten wir uns eine Erholung nach den 600 Kilometern erlauben. Deshalb setzten wir die Zeit für das Frühstück auf 8 Uhr, die Abfahrt war dann für halb 10 Uhr geplant. Da es meistens etwas länger dauert, bis sich alle am ersten Tag organisiert haben, starteten wir schliesslich um Viertel vor zehn. Zuerst ging es gleich hoch zum Montgenèvre-Pass in Frankreich, wo wir extra durchs Dorf fuhren, obwohl es einen Umfahrungstunnel gibt. Der Reiseverkehr auf der Strasse danach war heftig, die Überholmanöver trotz der Strassenbreite beschränkt: Eine einheimische Truppe auf Strassenracern zeigte uns, dass man, risikobereit vorausgesetzt, mit dem Töff immer und überall irgendwie nach vorne kommt ... Wie wir sammelten sich dann die Fahrer eingangs von Briançon: Auch in dieser Gruppe gab es welche, die ihr Leben nicht wegen ein paar Minuten Gewinn aufs Spiel setzen wollten. Die Auffahrt zum nächsten Pass, dem Col d'Izoard (2360 m) verlief zügig, hier hatte es nur wenig Verkehr, da wir uns fernab von Reiserouten begaben. Auf dem Pass selbst standen viele Autos, Velos und Töffs, es scheint ein beliebtes Ausflugsziel zu sein. Erich überraschte

mit einer Enduroeinlage, während dem wir uns für das Gipfelbild bereit machten. Es war ein herrlicher Ausflugstag. Auf der anderen Seite ging es wieder hinunter, und die Strassen teilten sich. In Ville Veille bogen wir in die CD5, die uns wieder nach Italien bringen sollte. Der Abzweig zum Col Agnel, ab hier die Strasse CD205, war so klein, dass wir noch einmal über die Bücher gingen, ob wir uns wirklich auf dem richtigen Weg befanden. Es war ein langes Tal, hier weideten viele Kühe und es gab fast nur Fahrradfahrer, die hier unterwegs waren. Die Ortsdurchfahrten waren so eng teilweise, dass man mit dem Töff knapp mit einem Auto kreuzen konnte. So konnten wir die Bilderbuchlandschaft geniessen. Auf dem Pass staunten wir nicht schlecht: Hier waren Ferraris, Maserattis, Porsches vereinigt, offenbar eine Club-Ausfahrt. Er bildet auf 2744 Metern Höhe die Grenze zwischen Frankreich und Italien. Nach dem obligaten Bild, hier war keine Gruppe möglich, da ständig zum Auto-Club Töff- und Autofahrer die raren Plätze ergatterten, ging es in dieser alpinen Gegend weiter, auf der italienischen Seite nun SP 251, vorbei am Lago di Castello, an Castelfino nach Sampeyre, wo wir an einer Tankstelle Halt machten. Das war unser Glück, denn 50 Meter weiter unten, zweigte die kleine Strasse ab in Richtung Colle di Sampeyre, ohne Schild. Es war eine Strasse geschätzt 4.Klasse, das heisst, wir erwarteten jederzeit, auf irgendeiner Weide zu landen ohne Weiterfahrmöglichkeit. Aber irgendwie schlang sich das Strässchen, nun mit Holzwegweisern zum Colle versehe, immer weiter den Hang empor, bis wir schliesslich, kurz vor dem Colle, anhalten mussten und die Rundumsicht auf die benachbarten 3000er-Berge zu geniessen. Etwas erstaunt trafen wir auf dem weltabgeschiedenen Pass (2284 m ü.M.) zwei Berner Motorräder, eine 6-Zylinder-BMW und eine Yamaha Fazer. Er war nun mit der richtigen Strassenkarte (von Kümmerly+Frei!) ausgestattet, die hier alle Wege und Strassen zeigte. Ich konnte ihm noch den Tipp geben, nicht nach Elva zu fahren, um dann umdrehen zu müssen, sondern die andere Strasse, die direkt ins Tal führt. Wir tummelten uns noch, die Aus- und Weitsicht geniessend, bevor auch wir uns ab die Weiterfahrt machten. Da es inzwischen schon mehr als 1 Uhr war, hielten wir Ausschau nach einer Essmöglichkeit und wurden fündig in einer kleinen, aber feinen Osteria. Wir besetzten den Garten, alle strebten zum Schatten, den wir schliesslich den Pensionierten überliessen und denen, die sich ähnlich alt vorkamen ... ! Die übrigen versuchten etwas Schatten unter den Sonnenschirmen zu ergattern, was aber nicht allen gelang. So kamen alle zu ihrem Sonnenbad, bevor das Essen, wo die meisten nicht wussten, was sie bestellt hatten, serviert wurde. Laut Aufnahmezeit verbrachten wir beinahe 2 Stunden, bis alle gegessen, bezahlt und wieder eingekleidet und abfahrbereit auf dem Töff sass. Die Strasse den Berg hinunter war unterschiedlich, teilweise mit grossen Löchern übersät. So «lupfte» es meine Sozia Sigrid, die an diesem Tag bei mir mitfuhr, aus dem Sattel. Doch das war noch kein Vergleich, was wir später antrafen! Bei Stroppo bogen wir in die Strasse in Richtung Ponte Marmora ein, von wo wir über Marmora und Arata den Berg erklommen. Auch ohne Schotter eingeplant zu haben, gab es anlässlich der noch viel schmäleren Auffahrt zum Colle d'Esischie (2710 m) solche Engstellen und nicht asphaltierte Auffahrten, wie man sie sonst höchstens bei einem Bergrestaurant zu Parkplätzen auf der Wiese findet: Das war die Herausforderung des Tages! Bis zum Colle Fauniera (2481 m) waren es nur gerade ein bisschen mehr als 1 Kilometer. Dort befindet sich eine riesige Steinskulptur des berühmten italienischen Radrennfahrers Marco Pantani. Inzwischen war es schon 20 nach 4 Uhr nachmittags und wir waren etwa 200 gefühlte Kilometer (genau 172,8 gemäss Google Maps Routeplaner) von unserem Nachtlager entfernt. Hier oben war es angenehm kühl, wir konnten es uns nicht verkneifen, viele Föteli in diesem fantastischen Umfeld zu schiessen. Die Runterfahrt fand dann auf einem zwar schmalen, aber vorwiegend übersichtlichen Alpensträsschen statt hinunter ins italienische Demonte, auf der Ostzufahrt zum Col de Larche. (1991 m ü.M.) Die Ortsbezeichnungen Sambuco, Pontebernardo oder Villaggio Primavera und Argentera an der Strasse zum Colle della Maddalena, wie der Col de Larche in Italienisch heisst, zerfliessen auf der Zunge, eh im Gehör! Mit insgesamt 21 Haarnadelkurven zwischen Demonte und der Passhöhe tut die italienische SS21 ihrem Namen alle Ehre. Kurz vor der Passhöhe fährt man dem Lago mit demselben

Namen entlang und passiert wieder die Grenze zu Frankreich. Über die französische, gutausgebaute Passstrasse geht es hinunter ins Tal, wo man in die Ostzufahrt zum Col de Vars (2108 m ü.M.) einmündet. Die breit ausgebaute Strasse führt ins touristisch gut ausgebaute Gebiet von Vars (1850 m ü.M.), welches ganzjährig vom Norden her angefahren werden kann. Auf der Passhöhe, nach einer sehr schnellen Auffahrt und viel übersichtlichen Kurven, besammeln wir uns einmal mehr zum Gipfelbild, wobei es wieder einige Zeit geht, bis Werni eintrifft. Die Weiterfahrt verläuft unspektakulär: Gut ausgebaute Strasse, viele tolle und schnelle, aber auch einige Haarnadel-Kurven, bis wir bei Guillestre, nach einem weiteren Tankhalt in einem Einkaufszentrum, die N94 in Richtung Briançon unter die Räder nehmen. Wir verlieren keine Zeit mehr, fahren diesmal über den fast verkehrsfreien Montgenèves-Pass zurück nach Cesana, unserem Nachtquartier. Kurz vor 20 Uhr trafen wir im Hotel ein: Es waren an diesem Tag 355 zum Teil sehr langsame und beschwerliche Kilometer zusammengekommen und entsprechend waren wir geschlaucht! So wurde es einmal mehr halb 9 Uhr, bis wir zusammen am Tisch sassen.

Der nächste Morgen gehörte den Unternehmungslustigen: Wir hatten abgemacht, dass wir um 8 Uhr in Richtung Stella Alpina abfahren würden. Sigrid, Arthur und Roli wollten sich das nicht antun, aber Hugo und Urs waren trotz ihrer Riesen-Enduros dabei: Ein bisschen Abenteuer (zusätzlich zur gestrigen Steilauffahrt zum Colle d'Esischie) musste schon sein. Über die normale Strasse zurück nach Oulx, dann ohne Autobahn nach Bardonnecchia, wo der Einstieg zur Sommeiller-Passstrasse beginnt: Die ersten sechs Kilometer bis nach Rochemolles sind geteert, kurz danach folgt die Schotterstrecke mit den ersten Serpentinien. Da die Strasse stark befahren wird, sowohl von Fahrzeugen, die zur Stella anreisen wie auch bereits wieder abreisen, ist das Kreuzen nicht immer einfach. Nach weiteren 9 Kilometern, am Fusse der Galerie beim Wasserfall, verabschiedeten wir uns von Hugo und Urs: Erich, mit seiner Enduro, war natürlich schon lange enteilt, während wir uns, das sind Frank, Nadia und ich auf die Weiterfahrt begeben. Ich schaffe die Galerie ohne Probleme, sehe aber, dass Nadia beim Kreuzen mit einem anderen Töff in der Spitzkehre umgefallen ist. Frank eilt ihr zu Hilfe und wir besammeln uns zur Weiterfahrt. Sie folgen in einem gewissen Abstand, meistern aber die happigen Anforderungen. Die Strecke ist in diesem Jahr praktisch schneefrei, das heisst, überall, wo sonst Schneefelder für Schmelzwasser und Rutschpartien sorgen, ist der Weg trocken und staubig. Je höher wir kommen, desto weniger kann man von Fahrrinne sprechen. Ich versuche meine GoldWing soweit es geht, neben den grössten Gesteinsbrocken vorbei und nach Möglichkeit nicht durch tiefe Rinnen zu fahren. Da ich nicht der einzige auf einer Strassenmaschine bin, muss ich teilweise auch ins Unwegsame ausweichen. In der Höhe spüre ich nach und nach, dass die Motorenkräfte schwinden, auch wegen der Hitze läuft der Ventilator ununterbrochen. So beschliesse ich schliesslich, meinen Ritt zwei, drei Kehren vor dem endgültigen Schluss an einem geeigneten Ort anzuhalten und auf die anderen zu warten. Bis zum Schneefeld wären es vielleicht noch 500 Meter, bis zur Passhöhe vielleicht noch 1,5 Kilometer gewesen. Mit der Enduro war ich auch schon ganz oben, aber mit der GoldWing überhaupt soweit zu kommen, hätte ich mir nicht träumen lassen. Erich kam uns bereits wieder entgegen und wir schickten ihn nochmals hoch, um Medaillen und T-Shirts einzukaufen. In der Zwischenzeit traf auch noch Werni auf seiner F700 ein. Nach den Bildern machte ich mich auf die Abfahrt, aber schon nach 2 Kehren drohte das Aus: Ich hatte mit dem Hinterrad einen grösseren Gesteinsbrocken erwischt, welcher mich aus der Spur warf und ich schaute, stehend in den Fussrasten, bereits in die darunterliegenden Felsbrocken – das ist das Ende meiner Aspencade, schoss es mir durch den Kopf und wie durch ein Wunder, bremste sich die Maschine seitlich auf den Sturzbügel liegend so stark ab, dass der hintere Teil noch auf dem Weg, im Gegensatz zum Vorderrad, das sich in luftiger Freiheit über dem Abgrund zeigte, zum Stehen kam. Das war aber knapp! Gleich griffen helfende Hände ein und brachten meine GoldWing mit Mannskraft zurück auf den Weg. Ich zitterte noch in den Knochen, als ich mich danach, diesmal etwas langsamer und

vorsichtiger (diejenigen die ich dabei überholte, dachten wohl anders!) auf die Talfahrt begab. Unten, beim Wasserfall, angekommen, kein Anzeichen von Hugo und Urs in Sicht. Wir warteten und Nadia nahm ihre (neue) BMW F800 GS genauer unter die Lupe: Durch ihre beiden Stürze (Umkipper!) hatte es natürlich welche Kratzer an Sturzbügel und Handprotektoren gegeben – das tut erstmals weh, aber nach ihrem ersten Ausflug ins böse Gelände, waren es nun Trophäen, auf die sie stolz war! So ändern sich die Ansichten binnen Stunden ... Als auch Erich, der eine halbe Stunde in der Warteschlange für die T-Shirts gestanden war (merci vielmals für Dein Opfer!) und Werni, der bestimmt auf seine Kosten kam, ungewohnte Bilder zu schießen, eingetroffen waren, machten wir uns auf den Rückweg. Am Ende der Schotterstrecke warteten unsere beiden «Strassenfahrer» Hugo und Urs mit intakten Maschinen, die vergeblich etwas Flüssiges gesucht hatten, denn die Kneippen (deren zwei!) vis-à-vis waren geschlossen: Da kommen nicht Hunderte, sondern Tausende von Motorrädern zu diesem Event und die haben es nicht nötig, die Gäste zu versorgen. Enttäuscht mussten wir ebenfalls feststellen, dass die Einschreibung der Besucher der Stella am Bahnhof auch ausgefallen war. Auf der Suche nach einer Webseite, die vielleicht bessere Angaben macht, bin ich auf diverse Berichte, aber auf sonst nichts getroffen. Man konnte sich jeweils landweise eintragen. So sahen die Organisatoren auch, wie viele Teilnehmer aus wie vielen Ländern gekommen waren.

Es war nach 11 Uhr, als wir zurück ins Hotel kamen. Das hatte wirklich viel länger gedauert als geplant. Wir amüsierten uns über die Dreckmasken, die hervorkamen, als wir die Helme auszogen. Das war der Preis für die trockene Strasse. Arthur und Roli standen bereits in den Startlöchern. So packten wir unsere Siebensachen. Kurz vor 12 Uhr verabschiedeten wir uns von Frank und Nadia, die noch am selben Tag zurückfahren mussten, und machten uns auf den Rückweg.

Unsere Fahrt ging erst wieder über den Montgenèvres nach Briançon, dann fuhren wir das Tal der Guisane hoch, eine gut ausgebaute, schnelle aber auch touristische Strecke zum knapp 30 Kilometer entfernten Col du Lautaret (2057 m), welcher wiederum am Fusse des 2645 Meter hohen Col du Galibier liegt. Wir machten hier Marschhalt, denn inzwischen hatten alle Hunger und es erwarteten uns noch viele Kilometer an diesem Tag. Es war hier angenehm, da ununterbrochen ein Wind ging und auf 2000 Meter Meereshöhe nichts mehr von der Hitze zu spüren war. Nach etwas mehr als 1 Stunde Mittagsrast ging's weiter, dem Galibier entgegen. Dort oben ist immer die Hölle los, weil die meisten Gipfelstürmer, ob Velo, Töff oder Auto, einerseits das wunderbare Alpenpanorama fotografieren wollen, aber auch ein Bild zur Erinnerung mit der Passhöhen-Tafel. Auch wir hatten Mühe, die Leute einigermaßen aufs Bild zu bringen, dann brachen wir auf, erst die engen Queren hinunter, wo die Gipfelstrasse in diejenige des Tunnels einbiegt. Es war Sonntag und ziemlich viel los: Es gibt langsamere und schnellere Fahrer, viele Überholmanöver und ein Töfffahrer setzte unvermittelt zum Überholen an, als ich von hinten kam, um Autos und die Töff dazwischen zu überholen. Es war nur Glück, dass wir keine Berührung hatten! Die Abfahrt des Galibiers führt über den Col du Télégraphe (1566 m ü.M.), der nur von unten sich wie ein Pass anfühlt: Aus unserer Richtung fährt man über längere Zeit auf gleicher Höhe und landet vor dem eigentlichen Abstieg, Saint-Michel-de-Maurienne liegt auf 711 m ü.M. an dieser 180 Grad-Kehre, mit dem gleichnamigen Restaurant Relais du Télégraphe. Die 850 Meter werden in einer berausenden Serie von rund 20 Haarnadel- oder Haarnadel-ähnlichen Kurven bewerkstelligt. Es gibt viele Überholmöglichkeiten, so dass es gelingt, sich auch aus langsamer fahrenden Fahrzeuggruppen zu befreien. In St-Michel legten wir wieder einen Tankstopp ein, bei einer hier einmal mehr unsäglichen Hitze. Danach ging es wieder flott weiter, talwärts, auf der zum Teil autobahn-ähnlichen ausgebauten Nationalstrasse, die parallel zur Autobahn, dem Flussbett und der Eisenbahn verläuft. In Pontamafrey bogen wir links ab und fuhren die Rampe hoch nach Montvernier, für die 4,1 km, davon etwa 3 km in engsten Haarnadelkurven den Hang empör, gibt Goggle Maps eine Fahrtzeit an von 10 Minuten: Das wäre

dann ein Schnitt von unter 25 km/h ... Viele Kurven müssen im ersten Gang genommen werden, da sie einerseits so eng, andererseits aber auch so unübersichtlich sind. Für gute Töfffahrer eine Gaumenfreude sondergleichen. Oben angekommen, ging es fast so spannend weiter: Immer wieder gibt es ein paar Haarnadelkurven, dazwischen aber auch Stellen, die zum Rasen einladen, was dann aber

<http://www.travel2wheels.de/2015/07/15/50-jahre-stella-alpina/>