

## Bericht von der «Stella Alpina» vom 9.-13. Juli 2009

Die Stella ist eine 5-Tages-Tour, die aus der Anfahrt (rund 600 km Asphalt), aus dem Geländefahren (etwa 300 km verteilt auf 2 Tage) und einer zweitägigen Rückreise mit kurzen Geländeeinlagen, die aber von jeder Strassenmaschine gefahren werden können, über knapp 700 Kilometer. Nach einer dreijährigen Pause nahmen Walter Gerig, zusammen mit Jasmine im Toyota HiAce-Bus mit Anhänger, sowie Ernst und Roli auf den Strassenmotorrädern, sowie Peter und ich auf unseren gemässigten Hard-Enduros, der Honda XR 650 L die Motorradreise am Donnerstag unter die Räder. Der Start war wie immer in Zürich auf dem Albisriederplatz, nach einer kurzen Reparaturpause in Gstaad landeten wir nur wenig verspätet um 19.15 Uhr in Cesana. Wir waren eher erstaunt, dass es Walter mit dem Auto nicht schneller als wir geschafft hat über das Tessin und die Autobahn nach Turin, doch hinderte ihn ein grösseres Verkehrschaos auf der italienischen Autobahn am schneller vorwärtskommen. Sie trafen schliesslich kurz nach 20 Uhr ebenfalls bei uns ein. Nach dem Nachtessen mussten wir noch die Motorräder aus dem Bus und vom Anhänger runternehmen und ich musste noch von den Strassenreifen auf die Geländereifen wechseln. Ohne die Hilfe von Peter und Roli wäre dies ein endloses Unterfangen gewesen.

Der Start war am Freitag auf 10 Uhr angesetzt. Am ersten Tag müssen wir alles organisieren, von der Reiseapotheke über die Luftpumpe, das Notwerkzeug bis hin zum Reserveschlauch. Als erstes fuhren wir nach Sestriere, wo das obligate Gruppenfoto anstand. Danach nahmen wir die erste Strecke der «Testa dell'Asietta» in Angriff, einem Aufstieg zum Colle Basset auf xxxx müM über recht zivile Kiesstrassen. Das Erlebnis der Assietta-Kammstrasse ist weniger die Anforderung, die an Fahrer und Maschine gestellt werden (schliesslich fuhr Kalle auf seiner 1500er GoldWing wie auch Peter auf der 916er-Duc diese Strasse), sondern viel mehr die Aussicht auf die umliegenden 3000er plus-Berge. Da man sowohl rechts wie links des Bergkammes fährt, sind die Ausblicke recht unterschiedlich und spannend. Am Ziel, dem «Colle delle Finestre» auf 2176 müM angekommen, sieht man direkt hinüber zum Jafferau, dem nächsten Etappenziel. Dazwischen liegt erst eine längere Anfahrt auf Kiesstrassen, bevor es dann über enge Kehren, total 54 an der Zahl, den Hang steil hinunter geht. Auch merkt man den Höhenunterschied in der Temperatur: Während es in der Höhe noch angenehm warm war, erreicht man in Susa eine Backofenhitze. Und da geht es auch gleich hin: Zum Mittagessen aus dem Pizzaofen! Die Nachmittagstour legten wir etwas weniger hart an, da man uns gesagt hatte, dass man offiziell nicht mehr zum Jafferau fahren dürfe. Da wir relativ spät dran waren, mit Jasmine eine Anfängerin dabei hatten und wir auch nicht mehr jünger werden, liessen wir diesen Dreitausender aus und fuhren eine Strecke unterhalb des Hanges entlang, die über Jahre hinweg wegen eines Rutsches unpassierbar war. Jasmine schlug sich in den engsten Passagen, einem Trampelpfad mit beträchtlichen Höhenunterschieden und nur etwa 50-60 cm breit, extrem gut und schon bald landeten wir beim verdienten Drink am Bardonnecchia-Bahnhof, dem eigentlichen Treffpunkt aller Stella Alpina-Teilnehmer. Dort trifft man immer wieder auf bekannte Gesichter und darunter ganz viele Schweizer. Von da ist es nur noch ein 20-Minuten-Katzensprung zurück nach Cesana, zurück in unser Hotel. Bis auf zwei kleinere Stürze Roli's auf der G450-BMW kamen alle heil über die Runden. So mussten wir am Abend nur Kette schmieren und auf die Spannung kontrollieren, alles andere war bereit für weitere Schandtaten. So landeten wir schnell bei unserem wohlverdienten Bier und der Dusche, die nach einem solchen Tag wohl das grösste Highlight bei der Rückkehr in die Zivilisation bedeutet.

Gut organisiert starteten wir am zweiten Tag bereits um 9 Uhr. Der Einstieg in die erste schwierige Passage, einer alternativ-Zufahrt zu einem Bergdorf, welche nicht instand gestellt wird und mit einem Fahrverbot belegt ist, was immer das in Italien heisst, verpassten wir mal erst. Bei den richtigen Verboten stellen sie nämlich ein Töff-Fahrverbot auf, dann weiss auch der hinterste und letzte Endurofahrer, dass er hier nicht erwünscht ist. Missachtet man solche Verbote, dann muss man damit rechnen, dass ungesicherte (nicht markierte) Drähte gespannt sein können oder mit der Schrotflinte das Revier verteidigt wird. Nach Walters Missgeschick, er war abgebogen, ohne dass ihn die hinteren gesehen hatten, fuhr ich dann bei der Abzweigung bergwärts statt talwärts, was uns eine schöne Aussicht und eine Zusatz-Waldschleife bescherte. Dann stand das eigentliche Highlight bevor: Der steile Aufstieg zum Rifugio Rey, der Jasmine nicht im ersten Anlauf gelang. Leider war das Restaurant geschlossen und den Abstieg traten wir unterschiedlich an. Ernst und Walter hatten sich für die Strassenroute entschieden, während wir übrigen uns für den Wanderweg, der über weite Strecken mehr einem Bachbett glich, entschieden. Allerdings führte dieser Abstieg zu Jasmine's erstem Sturz, was ihr den Mumm nahm. Mit ein paar ermunternden Worten und einer kurzen Fahrt als Sozia bergab nahm sie aber die Anforderungen an und fuhr mit Roli ohne anzuhalten über ein weites Stück hinab. Als wir zur Entscheidung kamen, ob nun das Bachbett oder doch besser die Wegvariante das Richtige für unsere Anfängerin war, sagte sie: Ich versuchs mal! Das war eine Superleistung und ich bin mir gewiss, dass sie sich damit einen guten Grundstein für weitere tolle Enduro-Kilometer gelegt hat. Sie dürfte in Zukunft auch bei grösseren Anforderungen nicht mehr hadern...

Walter und Ernst mussten sich ein bisschen gedulden, bis wir endlich eintrafen. Für Walter war die Strasse nicht der richtige Weg, da er von Splitt auf dem Asphalt überrascht wurde und sich hingelegt hatte. So mussten wir ihn erst noch verarzten. Danach machten wir uns auf eine richtige touristische Enduro-Strecke, einem engen Kiesweg, der sich durch Wald, Wiesen und Felsen in die Höhe schraubte. Nachdem uns ein 4x4-Panda-Fahrer passieren liess, legte sich Roli gottlos auf die Fresse. Die Frau aus dem Auto wollte gleich eine Ambulanz anfordern, doch ich beruhigte sie, dass Roli ein zäher Typ wäre, ein Bauer. Er war nach seinem Höhenflug, in einem Highsider, auf die Schulter und Hüfte geprallt und hatte sich ziemlich weh getan. Nachdem er wieder Luft bekommen hatte, die Hebel am Töff zurechtgebogen hatte (Schutzbügel am Lenker sei Dank) nahm er die weiteren Kilometer mit Schmerzen unter die Räder: So schnell lässt sich ein richtiger Kerl nicht unterkriegen. Jasmine war weiter vorne gefahren und hatte vom Sturz nichts mitbekommen; war wohl besser so. Mit einer Super-Aus- und Rundschau auf das Tal von Bardonecchia bis nach Oulx, mit der Assietta im Hintergrund, und dem Portal von Auto- und Bahn-Tunnels zum Fréjus-Pass liessen wir uns zum gemütlichen Mittagessen geleiten, welches auf dieser Hütte einer Skilift-Endstation auch im Sommer geboten wird. Hier treffen sich 4x4-Fahrer, Enduristen und Radfahrer, sowie ganz wenige Wanderer: In Italien fährt man lieber als dass man zu Fuss geht!

Die Abfahrt nach Bardonecchia durch den Wald macht riesig Laune, solange der Lehmweg nicht einem Nach gleicht. Dank des trockenen Wetters war aber kaum Wasser zu sehen, aber wir verloren uns bei einer Abzweigung. So fuhren nicht alle denselben Weg, aber unten trafen wir uns wieder. Der nächste Halt war auf dem Chilbiplatz, wo wir uns trennten: Ernst hatte für den Tag genug und Roli wollte nichts mehr forcieren, so zogen sie in Richtung Hotel. Wir vier, die übrig blieben, machten uns auf in Richtung Sommeiller, dem Herzstück der «Stella Alpina»: Von den 24 Kilometern dieser alten Militärstrasse, waren in diesem Jahr nur etwa 18 Kilometer zu fahren, danach verunmöglichten Schneefelder die Weiterfahrt. Auf dieser Strecke

begegneten wir dann auch all den unterschiedlichen Töff-Fahrern, die teilweise mit schweren Tourenmaschinen, mit Sack und Pack fürs Camping oder gar mit Seitenwagengespannen anreisen. In diesem Jahr dürften sie wenigstens nicht gefroren haben, war es doch richtig schön heiss auch in dieser Höhe und biederschlagsfrei. Zurück am Bahnhof beim Drink trafen wir dann Sämu, den ich von früheren Jahren kannte, zusammen mit Beatrice, die soeben in Südfrankreich in einer Gruppe die ligurische Kammstrasse abgefahren waren. Auch sie konnten von einigen Erlebnissen berichten – von Stürzen oder dass man sich verfahren hatte. Wenn allerdings schliesslich 4 Motorräder ohne Benzin liegen bleiben, dann zeugt das von einer schlechten Vorbereitung. Aber das ist ja auch der Grund solcher Unternehmungen: Man sucht das Abenteuer und findet es auch teilweise! Wir hatten nun genug Kilometer gesammelt und begaben uns zurück ins Hotel. Nach dem Abendessen wollten wir wie am Vorabend noch die Bilder anschauen: Da uns der Hotelier keinen Adapter für mein Laptop-Ladegerät zur Verfügung stellen konnte, war diese Schau leider schon nach wenigen Minuten vorbei: Das nächste Mal nehme ich gleich zwei Adapter mit nach Italien, einen für mich und einen fürs Hotel!

Der Sonntag war Rückreisetag: Erst mussten wir die Motorräder und das Gepäck verladen. Diesmal war es Ernst, der sich als Chauffeur zur Verfügung stellte. Jasmine liess sich nicht dazu überreden, mit uns den zweitägigen Rückweg anzutreten. Sie hätte die XR 650 von Walter übernehmen können. Sie zog es vor, wieder mit dem Bus zurückzufahren und ich denke, dass Ernst über die Begleitung auch nicht unglücklich war, sonst wären es 550 einsame Kilometer geworden. Knapp nach 10 Uhr fuhr der Bus los und wir machten uns mit den Motorrädern auf den Weg über den Montgenèvre-Pass nach Frankreich. Ganz legal, aber mehrfach ausgetestet ist die Route zum Granon-Pass nicht, aber immer wieder wunderschön. Diese Wege gehen auf den ersten Weltkrieg zurück, als sich Italien und Frankreich von den höchsten Grenzbergen von Festungen aus mit ballistischen Kanonen beschossen. Heute sind sie vorwiegend von den Mountainbikern bevölkert, die ihrerseits toleriert werden. Ob sie Freude haben, den Staub, den wir mit unseren Motorrädern aufgewirbelt haben, «zu fressen», haben wir sie nicht gefragt. Wir sind aber immer an ihnen wie auch an den Wanderern sehr langsam und rücksichtsvoll vorbeigefahren. Nach dem Granon-Pass und der tollen Asphalt-Abfahrt ins Tal hinunter winkte uns auf dem Weg zum Galibier der Lauteret-Pass, danach begaben wir uns zum Mittagessen. Es ist unglaublich, wie viele Leute in den Alpen unterwegs sind und wie viele Radfahrer sich diese endlosen Aufstiege antun, um dann in wenigen Minuten all die Höhenkilometer wieder zu vernichten: Hut ab vor so viel sportlicher Leistung. An den vielen Autos an mit Radträgern an der Rückseite, tun es sich nicht alle solange schwer. Der Telegraph ist eher ein Übergang, denn ein Pass – die folgende Abfahrt aber eine Riesengaudi, die extrem viele schnelle Kurven bietet, an welchen ich sogar mit meinen Enduroreifen Spass hatte. Als letzter Pass bis zu unserem Nachtquartier stand uns noch der Col de la Madeleine (2000 Meter) bevor, den Roli und ich über Kieswege am Lac bleu vorbei, anfahren, während Peter und Walter sich auf Umwegen über die Teerstrassen vergnügten: Ich hatte ihnen gesagt, dass es so viel weiter wäre... und mit ihrem Umweg noch viel mehr!

(Text noch in Bearbeitung, es werden Bilder dazu folgen!)