

West- und Seealpen

NATUR SCHÖNHEITEN

UND -GEWALTEN

Mit Reiseenduros die Highlights der West- und Seealpen zu befahren ist Vergnügen pur – aber am Ende unserer Tour wurden wir auch mit der Gewalt der Natur konfrontiert.

Was für ein Schock! Kein Dutzend Meter vor mir hört die seit Erreichen des Lac des Mèches im Vallée de Merveilles eigentlich gute Straße urplötzlich auf – unmittelbar auf – unmittelbar vor einer ansteigenden Linkspitzkehre. Kein Schild, keine Schranke oder Barriere, nur ein breiter, senkrecht abstürzender Graben. Die gesamte Spitzkehre liegt 20 Meter tiefer zwischen den Felsbrocken, die der Bergbach mit sich gerissen hat – im Mai dieses Jahres, als verheerende Unwetter auch ihn zu einem reißenden Strom gemacht hatten.

Dass ich wie meist auf unserer bisherigen Westalpen-Tour auf den Rasten meiner KTM 1290 R stehe, lässt mich das unerwartete Straßenende früh genug sehen. Die Vollbremsung rettet mich vor dem Absturz. Der Hinterreifen schlittert, doch das Vorderrad verzögert trotz des noch eingeschalteten Offroad-ABS-Modus maximal und ich komme eine Motorradlänge vor dem Abbruch zum Stehen. Panisch schaue ich in den Rückspiegel, doch der Abstand zu meinen drei Mitfahrern ist groß genug. Langsam rollen sie zu mir und ich kann trotz ihrer Helme sehen, wie ungläubig sie in den Abgrund blicken.

Dass im späten Frühling dieses Jahres auch das Flüsschen La Roya im Tal von Tende zum Häuser und Straße zerstörenden Strom geworden war, haben wir uns schon auf unserer Tour im Juni ansehen müssen. Damals wollten wir nach der Abfahrt von der Ligurischen Grenzkammstraße über eine alte Piste, berühmt für ihre 48 dicht aufeinander folgenden Spitzkehren, nach Italien zurückfahren. Kurz vor dem Frankreich und Italien verbindenden Tunnel zweigt sie ab, führt hinauf zum nördlichen Einstieg der Salzstraße.

Dass der über drei Kilometer lange Tunnel de Tende – ältester Straßentunnel der Alpen – wegen Unwetterschäden geschlossen ist, war uns bekannt. Unsere Hoffnung, auf dem legendären Schotter-Pass über den Col de Tende zu unserem Quartier in Limone Piemonte zu gelangen, wuchs mit jedem Kilometer auf der nördlich des Orts Tende

Gewaltig schön: Landschaft an der Piste auf den Sommeiller



Bizarrr wirkt die gigantische Festung des Forte Fenestrelle

überwiegend zur Piste gewordene Straße. In Sichtweite der Abzweigung und nur 200 Meter vor der ehemaligen Tunneleinfahrt dann eine unpassierbare Barriere aus Beton und Maschendraht.

Auf unserer aktuellen Tour jetzt erscheint mir die Straße über das Vallée de Merveilles als angenehmere Alternative. Auch, weil es von ihrem Ende am Parkplatz bei Casterino eine sehr schöne Strecke zum Fort de Marguerie gibt. In der neben dem Fort Central auf dem Col de Tende zweitgrößten Festungsanlage der Region hatten wir vor gut 20 Jahren Zuflucht vor einem heftigen Gewitter gefunden und nach waghalsiger Überquerung des Burggrabens auf einem Brett im Innern regengeschützt die Schlafsäcke ausbreiten können.

Am Bahnhof von Saint-Dalmas-de-Tende zweigt die Straße ab. Ein Schild weist zwar darauf hin, dass die Strecke „barrée“, gesperrt, sei. Ich beziehe das aber nur darauf, dass an ihrem Ende beim Wander-Parkplatz von Casterino die Weiterfahrt nicht erlaubt ist. Die Tunnelsperre erfordert die Nichtbeachtung dieser Vorschrift, denn jetzt noch einen 200-Kilometer-Umweg – erst ans Meer, dann etliche Kilometer östlich zurück nach Italien – zu fahren, kommt nicht in Frage. Vorbei an zwei per Motorrad problemlos passierbaren Straßenbaustellen kommen wir auf der schnell an Höhe gewinnenden D91 gut voran. Dass auch hier oben Wasser am Asphalt genagt hat, ist unüberseh-



Zutraulich: Futter suchendes Murmeltier kurz vor der Winterruhe

bar. Mit Erreichen des mehr als 700 Höhenmeter über dem Tal liegenden Stausees Lac des Mèches scheint die Zone der Schäden aber vorbei zu sein – bis wie ein Blitz aus heiterem Himmel der Graben, das über die ganze Breite weggerissene Straßenstück vor mir auftaucht!

Vor einer Woche hatte unsere Tour begonnen – mit der Kämpfste entlang des Bergzugs Assietta und unter wolkenlosem Himmel. Deshalb ist auf der ohnehin beliebten Route viel los. Es gelingt uns ganz gut, uns dem Staub der vielen Enduristen und Wochenendausflügler möglichst wenig auszusetzen. In Sichtweite des Colle de Finestre genießen wir in einem Berggasthof unsere Mittags-Pasta, ehe es dort langsam voll wird. Nach unserer Mittagspause fahren wir erst mal hinunter ins Tal südlich der Assietta und besuchen das spektakuläre Forte de Finestrelle, ehe wir wieder bergwärts abbiegen. Es ist alles andere als einsam auf dem Colle de Finestre. Bei der Abfahrt nach Norden entzerrt sich der Andrang der Motorrad- und Auto-Ausflügler aber ganz gut.

Unser heutiges Ziel liegt im französischen Haute Savoie. Für die dortige Berghüttenübernachtung haben wir den Schafsack mitgenommen, denn Bettwäsche gibt es in den französischen Réfuges wegen Corona nicht mehr. Für die restlichen 50 Kilometer vom Städtchen Susa benutzen wir nicht die Hauptstraße nach Frankreich, denn am Wochenende ist die von man-

chen der lokalen Super-Biker als „Rennstrecke“ missbrauchte Strecke nicht gerade nervenschonend.

Direkt im Ortszentrum unterqueren wir die SS25 und cruisen – mal jenseits, mal diesseits des Flüsschens Cerisia – auf herrlich zu fahrenden Sträßchen hinauf ins malerische Bergdorf Moncenisio. Das sich wie ein gekräuselttes Haar hinaufschlingende Sträßchen bringt Fahrspaß, da die auf unseren Motorrädern montierten Grobstoller sich auf Asphalt keine Blöße geben. Den verlassen wir aber schon wieder bei Gran Croix, der Grenze zu Frankreich, denn die Piste hinauf zum Steinschüttdamm des Lac du Mont Cénis ist erlaubt im Gegensatz zur seit kurzem für jeden motorisierten Verkehr gesperrten Schotterstraße am Westufer des Stausees.

Nach Überquerung des Damms schneiden wir den restlichen Weg zur D1006, französische Verlängerung der SS25, über eine kurze und ausgewaschene Piste ab.

Im sieben Kilometer entfernten märchenhaft schön gelegenen Refuge de Petit Mont Cénis sind wir fast allein, denn die allermeisten Wochenendausflügler haben die Heimfahrt angetreten. Deshalb können wir auch, auf der Hütten-Terrasse in der Abendsonne sitzend, immer mehr Murmeltiere in dem 2100 Meter hoch gelegenen Tal entdecken. Mit schrillen Pfiffen unterbrechen sie die Stille.

Nach kühler Nacht und französisch sparsamem petit déjeuner – Frühstück – brechen wir anderntags



Brücke 1: Befahrung auf eigene Gefahr, aber nicht wegen des Brückenzustands

auf. Von meiner Absicht, trotz Fahrverbots zur Festung von Turra hochzufahren, raten mir die Hüttenwirte ab, denn bei diesem Traumwetter ist in der letzten Woche der Saison die garde forestale auch an einem Montag Vormittag unterwegs. Und Enduro-Fahrer sind ihr bevorzugtes „Wild“, seit sie in Frankreich offiziell als Umweltschädlinge gelten. Also bleiben wir auf der nördlich des Stausees von der D1006 abzweigenden Forstpiste, kurven hinunter zum Städtchen Termignon.

Die im ersten Teil der Piste vorhandenen Viehgatter erklären sich bald, machen den Waldweg ebenso spannend, wie es die Piste zum Fort Turra mit unseren Bikes gewesen wäre. Denn plötzlich habe ich in einer von dichter Vegetation gesäumten Kurve einen gewaltigen Stier vor mir, wenige Meter weiter eine Kuh mit Kalb. Ich halte an, denn eine solche Begegnung kann gefährlich sein. Selbst wenn ich noch ungeschoren vorbeikomme, könnte das Tier sich motiviert sehen, meine

Mitfahrer anzugreifen. Seinen Riesenschädel samt Hörnern hat er schon bedrohlich gesenkt. Mit Leerlaufdrehzahl und minimalem Tempo lasse ich die KTM so geräuschlos wie möglich an ihm vorbeirollen.

In Termignon finden wir eine Großmarkt-tankstelle mit Spritpreisen, von denen man in Italien nur träumen kann, dann eine wunderschön verlaufende Nebenstraße. Sie bringt uns nach Modane, Ausgangspunkt des 13 Kilometer langen und selbst für Motorräder 27 Euro teuren Tunnel de Fréjus. Die Offroad-Alternative über den Col du Rho bleibt uns mit Enduros unserer Kategorie verwehrt, ist ja schon auf Sportenduros kein Kindergeburtstag. Dank dem Tunnel erreichen wir die für jeden Enduro-Alpinisten zum Pflicht-Programm gehörende Piste auf den Col de Sommeiller früh und erleben sie mit noch relativ wenig Verkehr. Um diese Jahreszeit ist auch der obere Teil der Strecke schneefrei und damit problemlos – bis auf die letzten Meter hinauf zu dem Fahnenmast in 3035 Meter Höhe. Die sind sehr steil und die Piste besteht aus großen Felsbrocken.

Auf der Rückfahrt zweigen wir an der Mautstelle – fünf Euro musste zuvor jeder hier bezahlen – zur Mittagspause ins Hochtal beim Rifugio Scarfiotti ab.

Brücke 2: Furt aus der Zeit, als das Argentera-Tal noch brückenlos war



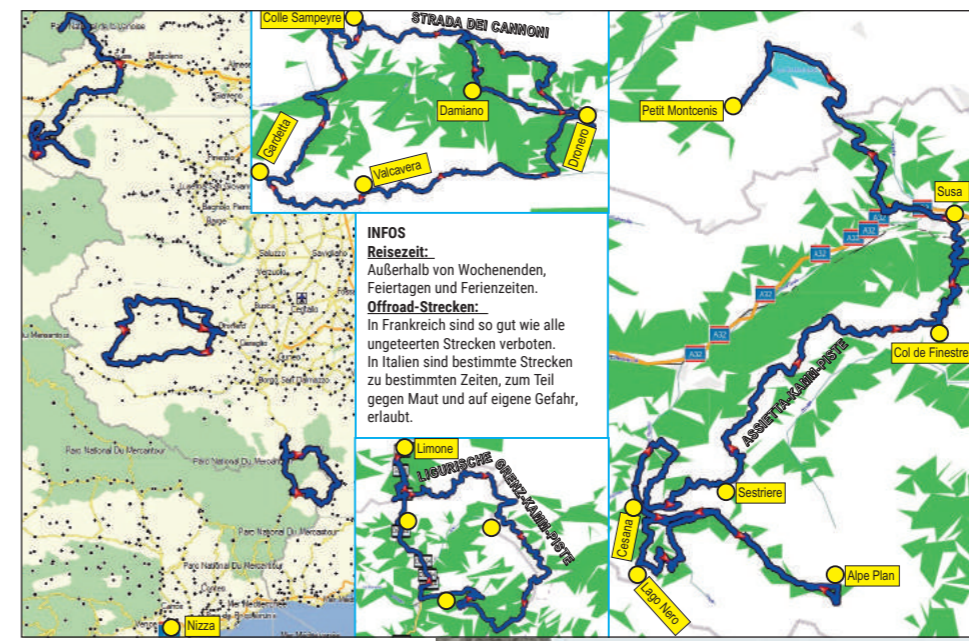
Nach dem Rochemolles-Stausee biegen wir auf die Forststraße ab, die zur talseitigen Skilift-Station am Westhang des Mont Jafferau führt. Sie ist mit dem bekannten runden rotweißen Verkehrszeichen beschildert. Das ist in Italien im Gegensatz zu Frankreich aber vielerorts mit „Befahrung auf eigenes Risiko“ interpretierbar – noch. Deshalb heißt es dort langsam und leise fahren, möglichst wenig Reifenspuren hinterlassen. Den Skilift-Wartungsweg bei Bacini – berüchtigt steil und ausgewaschen – lassen wir links liegen, folgen der Piste westlich um den Jafferau herum. Highlight dieser Strecke ist der Tunnel, der 1300 Meter weit und U-förmig durchs Gestein des über ihm aufragenden Bergs führt. Als ungewohnt und

dagegen sogar unter meiner KTM und Manfreds BMW als erstaunlich haltbar.

Am dritten Fahrtag erkunden wir die besonders reizvolle Region zwischen Lago Nero und Valle Argentera. Zum „Warmfahren“ beginnen wir mit einem Singletrail entlang dem Flüsschen Ripa bis ins Dorf Bousson. Dann folgen wir einer Piste westlich des Bachs Thuras bis zur alten Brücke bei Rhuilles. Von dort geht es auf stellenweise steilem und grobem Schotter hinauf nach Chabaud. Freundlich winkt uns die Bäuerin zu, sicher auch weil wir bei der Durchquerung des Hofs langsam und leise genug fahren, um weder Kühe zu erschrecken noch ihre riesigen Hütehunde angriffslustig zu machen.

und steile Pfad mit „schwerem Gerät“ nicht ohne Risiko ist. Von der Passhöhe der „Mondberge“ kurven wir auf der Skipiste hinunter zum schönen Rifugio Baita Gimont. In Bousson schließt sich nach 40 Kilometern die große Acht unserer Tour um den Lago Nero.

Nach einem Mittagsimbiss am Eingang zum malerischen Valle Argentera betreten wir dieses Tal auf einer über dem Talrand verlaufenden Piste. Nach Überquerung des Argentera-Bachs auf der schönen Holzbrücke von Plan de la Merle folgen wir dem malerischen Tal bis zu einem Wasserfall. Das Pistenende kommt erst viel später am 2406 Meter hoch gelegenen Bauernhof Gran Miol. Dort oder in der 300 Meter tiefer am Osthang



Highlights gibt es auf der Gardetta-Piste auch bei Nebel



No way: Wegen Unwetterschäden gesperrt ist die Piste auf den Col de Tende

angenehm empfinde ich, diesmal mit tollem LED-Licht statt mit einer Sportenduro-Funzel durch die bergwerksstollenartige Felsröhre zu fahren und die unter Wasser stehende Senke in ihrer Mitte zu sehen statt nur zu spüren.

Auf dem Rückweg zu unserem Hotel versuche ich im Wintersportort Oulx Stollenreifen für Ingmars Ténéré 700 aufzutreiben, denn deren Grobstoller haben in den zwei Tagen stark gelitten. Die gute Durchzugskraft der Yamaha aus niedrigen Drehzahlen scheint hier ordentlich am Gummi zu nagen. Der Mitas E-09 Dakar erweist sich

Über eine mit „ewigen“ Wasserpfützen garnierte, dann mit senkrechten Felsplatten gepflasterte Piste erreichen wir die von Bousson hochkommende Naturbelagstraße zum italienischen Wochenendausflugziel Lago Nero. Heute ist es dort geradezu idyllisch, weil menschenleer. Auf grobem Schotter erklimmen wir das Skihüttdorf Colle Bercia, zweigen dort in Richtung Monti de la Luna ab. Auf den Abstecher zum Lago dei sette colori verzichten wir. Einmal, weil der „See der sieben Farben“ im abseits legaler Wege gefährlichen Frankreich liegt, außerdem weil der enge



Fuhrwerksbrücke im Valle di Grana

des Argentera-Tals gelegenen Alpe Plan lässt sich köstlicher Bergkäse vom Hersteller erwerben – für die Hälfte des Preises, den man in den Läden in Cesana Torinese bezahlt. Morgen geht's nach dem Frühstück zum zweiten Basis-Quartier unserer Reise.

Nach unserer vormittäglichen Ankunft im außergewöhnlich malerischen Städtchen Dronero ist die Umbereifung bei einem sympathischen Reifenhändler rasch erledigt. Nach einem Mittagsimbiss nahe der 600 Jahre alten „Teufelsbrücke“ starten wir zur ersten Runde unseres zweitägigen Aufenthalts in

der traumhaften Region zwischen Valle Maira, Valle Grana und Passo di Gardetta. Auch diesmal fahren wir wieder die faszinierenden Strecken, die ich bereits beschrieben habe (ENDURO 11/20). Neu kommt am zweiten Tag eine steile und lehmige Piste dazu, wohl angelegt für die geländegängigen Lastwagen, die im Forst um den Monte Lombardo gefällte Baumriesen ins Tal transportieren. Entdeckt haben wir die ungewöhnliche Piste auf der Suche nach einer weiteren Pistenverbindung zwischen Valle Grana und Valle Maira.

Freitag ist letzter Tag unserer Fahrt von den Hochalpen in die Seealpen. Die 40 Kilometer zu unserer



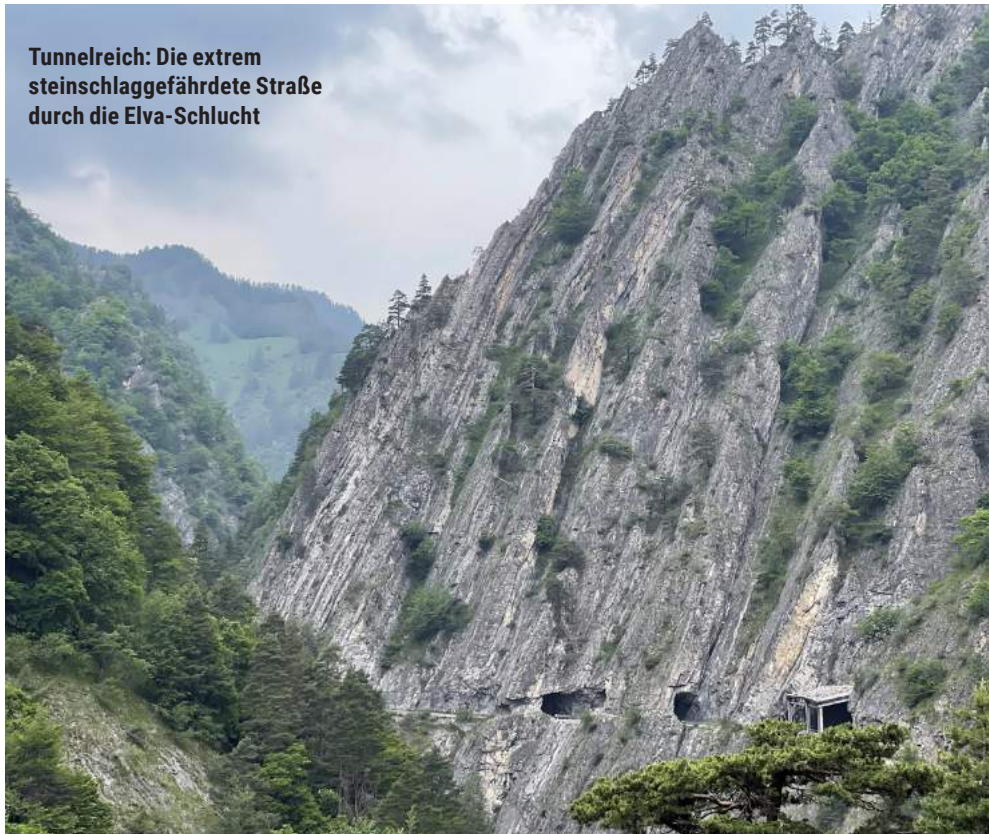
Unterkunft am Nordfuß des Tende-Passes legen wir nach dem Frühstück zurück – auf wegen der Tunnelsperrung fast verkehrloser Strecke. Unsere heutige Tour ist die Königsetappe der Reise, denn Strade del Sale und die folgenden Pisten hinunter ins Tal von Tende sind ohne die Rückfahrmöglichkeit durch den Tunnel nur die erste Hälfte unserer Rundfahrt.

Für die zweite habe ich eine Fahrt über das Vallée des Merveilles geplant, erwarte deswegen trotz der Mehrkilometer keinen Zeitdruck. Wir lassen uns nach relativ später Abfahrt in Limone Piemonte auf dem rund 50 Kilometer langen Abschnitt zwischen Fort Central und Passo Tanarello Zeit, legen eine Mittagspause am Rifugio Don Barbera ein.

Danach testen wir die über Moneio und San Bernardo zum Rocca Barbone führende Alternativ-Route zur berühmten Felseitenabfahrt von der Caserna Tanarello. Sie ist wesentlich weiter und kaum weniger holprig. Zwei Tunnel sorgen für Abwechslung – ein kurzer, in dem sonnenscheue Kühe liegen und ein langer an den östlich des Mont Jafferau erinnernden „Stollen“ erinnernder.

Besinnlich fährt sich die frequentierte Assietta-Kamm-piste schöner und sicherer

Tunnelreich: Die extrem steinschlaggefährdete Straße durch die Elva-Schlucht



Es dauert nicht lange, bis sich der Schock über meinen Beinaheabsturz gelegt hat, denn es ist schon spät und die Rückfahrt ist von Tende bis zur Passhöhe des Col du Tende gut 40 Kilometer lang. Im Städtchen finde ich die unscheinbare Abzweigung zum Glück auf den ersten Versuch und auch die Strecke selbst fährt sich schneller als beim ersten Mal, denn ich muss an den Gabelungen nicht mehr auf der Karte nachsehen.

Nach 180 Kilometern des heutigen Tags, gut 130 davon off road, erreichen wir am Frühabend geschafft, aber glücklich unser schönes Hotel in Limone Piemonte. Eine besonders schöne Alpen-Tour liegt hinter uns. Nicht nur wegen des tollen Wetters und der interessanten Strecken hat sie Spaß gemacht, sondern auch wegen meines neuen und in jeder Beziehung überzeugenden Motorrads.

Thomas Troßmann

