

Wien – Nizza 2010 – Teil 4

Einleitung

Nachdem die Tour 2009 mit einem absoluten Highlight, dem sog. Dreigestirn in Grindelwald geendet hatte, stand dieses diesmal als Tourauftakt an.

Mit dabei wieder Volli, Uwe und ich, aber kein Fahrdienst und kein Jürgen. Letzterer hat sich in diesem Jahr eine kleine 3 – monatige Auszeit genommen, um die Seidenstraße von der Türkei bis nach China abzuradeln. Gedanklich war er aber trotzdem mit dabei, weil ein großer Teil der Tourplanung von ihm stammt. A) weil er diese zum Teil schon selber geradelt hatte und b) zumindest für uns eine fahrbare Variante finden wollte.

Unsere beiden Fahrer vom letzten Jahr wollten (oder konnten) nicht, sodass ich mich auf Grund gegebener Umstände (Knie) zu dem Vorschlag veranlasst sah, selber den Fahrdienst zu übernehmen und dabei so weit und so lang wie möglich trotzdem auf den Tagesetappen dabei zu sein. Entweder morgens über den ersten Berg oder am Abend vom Zielort entgegen zu fahren oder, als 3. Variante, auch beides.

Im Folgenden gibt es also immer zwei Tagesstatistiken, meine (in Klammer) und die der beiden anderen.

Wettermäßig sah es diesmal ganz gut aus, sodass wir uns in dieser Hinsicht zunächst keine Sorgen zu machen brauchten.

Die Anreise fand diesmal komplett im Auto statt, eine Zugplanung war also nicht nötig. Zunächst getrennt bis zum Grenzübergang nach Schaffhausen, danach gemeinsam nach Grindelwald.

Freitag, den 16.7.

1. Etappe: Grindelwald – Adelboden

Der Himmel ist wolkenlos, als wir um 10 Uhr in Grindelwald ankommen und uns am



Parkplatz beim Bahnhof auf die erste Etappe vorbereiten. Die Tour 2010 beginnt mit der Auffahrt zur Kleinen Scheidegg, der Sammelstation aller Schnell – urlaubenden Asiaten auf Ihrem Trip durch Europa. Zunächst als Teerweg, im oberen Teil auf Schotter geht es überwiegend moderat nach oben. Nur die letzten 150 Höhenmeter zwingen an ein paar Stellen kurzzeitig zum Abstieg. Im Angesicht von Eiger und Jungfrau, der Mönch ist von hier aus nicht zu

Am Bahnhof ‚Kleine Scheidegg‘

erkennen, genießen wir die Pause gemeinsam mit den bereits angesprochenen Schnellurlaubern, die natürlich alle mit der Bahn hochgekommen sind.

Weiter geht es über die Lauberhornabfahrt runter nach Wengen und Lauterbrunnen, wo vor allem das letzte Stück bis zur Talsohle Laune macht, denn hier geht es in ganz engen und steilen, aber trotzdem gut fahrbaren Serpentin nach unten. Auf der Straße geht es jetzt noch ein paar Kilometer gemeinsam in Richtung Interlaken, wo wir uns dann zum ersten Mal auf dieser Tour trennen.

Ich also zurück nach Grindelwald zum Auto, die beiden anderen weiter über Interlaken in Richtung Adelboden. Nach der Ankunft in Grindelwald habe ich mein Tagespensum hinter mir und fahre jetzt die 50 km mit dem Auto nach Adelboden. 15 km vor Adelboden überhole ich meine beiden Mitstreiter.

In Adelboden gehe ich dann sofort auf Hotelsuche, wobei ich angesichts unserer Philosophie (möglichst gut, aber trotzdem billig) das Ortszentrum außen vor lasse und gleich ans Ortsende fahre. Dort werde ich im Hotel Hari fündig, das uns für 75 SFR Nächtigung mit Halbpension bietet. Uwe und Volli kämpfen sich inzwischen die letzten Kilometer nach Adelboden hoch, die sich ganz schön hinziehen und zum Teil noch ein paar steile Rampen aufweisen.

Den Abend lassen wir (bis auf einen kurzen späteren Abstecher ins Dorf) im Hotel ausklingen, wobei wir ein überraschend leckeres Abendessen mit einem tollen Vorspeisen - Buffet serviert bekommen. Inzwischen geht ein ziemlich starkes Gewitter über uns hinweg.

Statistik zum Tag: 79 km, 2200 hm (38 km, 1470 hm)

Samstag, den 17.7.

2. Etappe: Adelboden (1350 m) – Gsteig (1180 m)

Der Regen hat sich wieder verzogen, der Himmel zeigt sich wieder wolkenlos, als wir nach dem reichhaltigen Frühstück aufbrechen. Es geht durch das Adelbodener Skigebiet hoch zum Hahnenmoosjoch (1950 m) Dabei zeigt sich das Skigebiet als durchaus anspruchsvoll aus unserer Skifahrersicht. Die folgende Abfahrt nach Lenk (1000) führt zunächst 300 hm ziemlich holperig nach unten, danach folgt ein schneller downhill auf einer schmalen Teerstraße bis ins Ortszentrum von Lenk. Während Uwe und Volli jetzt also den zweiten Berg



des Tages (von drei) in Angriff nehmen, setze ich mich erst mal in ein Cafe und genehmige mir eine Capu, um dann anschließend die Rückfahrt nach Adelboden auf gleichem Weg anzugehen. Inzwischen scheint sich auch der Wetterbericht zu bestätigen, der für den Nachmittag aufziehende Gewitter angekündigt hat. Als ich wieder oben am Hahnenmoosjoch bin, ist es schon ziemlich zu, was mich ermuntert, sofort zügig abzufahren. Auf halber Höhe kommen die ersten Regentropfen, die sich aber gleich wieder legen. Erst als ich mich auf dem Hotelparkplatz vom Rad schwinge, brechen alle Himmelsschleusen – Punktlandung.

Volli und Uwe sind inzwischen auf ihrem Weg von Lenk nach Lauenen (1240 m) über das Leiterli (2001 m) ebenfalls vom schlechten Wetter eingeholt worden und sitzen für zwei Stunden auf einer Hütte fest. Danach lässt es zumindest vorübergehend nach und die beiden können weiter.

Weil bis zuletzt nicht ganz klar ist, wie sich die Wetterlage weiter entwickelt und ob das Tagesziel Gsteig zu erreichen ist, warte ich inzwischen bei einer Pizza und einem Bier in der Nähe von Gstaad auf Info's über den weiteren Weg von Uwe und Volli. Sollte der 3. Berg auf



Grund der Wetterlage nicht mehr möglich sein, haben wir als vorläufiges Ziel Lauenen ausgekuckt. Aber irgendwann kommt die SMS, dass die beiden auf dem Weg nach Gsteig sind, sodass ich also den Weg dorthin fortsetzen und auf Zimmersuche gehen kann. Gsteig ist relativ klein und hat ein paar urige Hotels im Ortszentrum, die ich aber wiederum ignoriere und das billige am Ortseingang wähne. Diesmal aber falsch gepokert und für 90 SFR (nur mit Frühstück) abzocken lassen.

Inzwischen sitze ich also auf der Hotelterrasse und erwarte meine beiden Freunde, die dann auch bald kommen und von einem Übergang über den Krinnensattel (1660 m) berichten, der weitestgehend nicht fahrbar war und deshalb meist schiebend zurückgelegt werden musste.

Der Abend bringt wieder starke Regenfälle, weshalb wir diesen also im Hotel verbringen, und, wie fast nicht anders zu erwarten bei diesem Wirt (ein ziemliches A'loch, Lieblingsthema „Ausländer“), ein eher enttäuschendes Abendessen einnehmen, was auch für das Frühstück am nächsten Morgen nichts Gutes erahnen lässt.

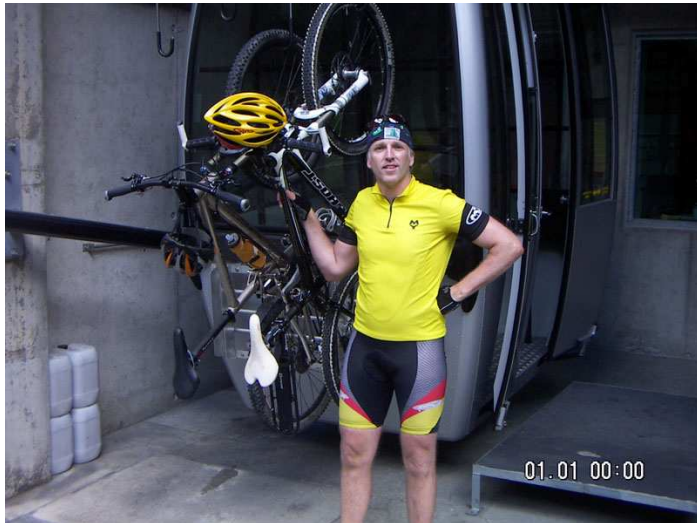
Statistik zum Tag: 80 km, 2400 hm, davon 300 hm schieben (37 km, 1473 hm)

Sonntag, den 18.7.

3. Etappe: Gsteig (1180 m) - La Chable (800 m)

Das Frühstück wird, wie befürchtet, 'schwierig'. Wir müssen ständig nachfordern.

Der heutige Tag beginnt anders als die Tage davor. Ich setze mich gleich ins Auto und fahre unserem Tagesziel La Chable bei Verbier entgegen. Der Weg dahin führt über den Col Pillon ins Rhôneetal, vorbei am Gletscher von Les Diablerets.



Uwe und Volli bringen ihre Räder zur Talstation der Betriebsgondelbahn des Sanetschtausees. Der Übergang von Gsteig aus über den Sanetschpass ist radelnd nicht möglich, sodass die Tour heute mit einer 800 hm – Wanderung beginnt. Nach dem Empfang der Räder an der Bergstation geht es dann über den Sanetschpass und zum anschließenden downhill ins Rhôneetal nach Sion.

Ich bin inzwischen in La Chable angekommen und starte meine Tour an der Talstation der Gondel hinauf nach Verbier. Die Tour führt entlang der Hauptstrasse nach oben, die zu dieser Zeit nicht sehr stark befahren ist. In Verbier wird die Straße dann schmaler. Diese führt jetzt hoch durchs Skigebiet auf den Col de la Croix du coeur auf 2150 m. Bis 1900 m ist die Straße geteert. Weil ich relativ früh dran bin, entschieße ich mich, auf der anderen Seite in Richtung Rhôneetal zumindest bis zum ersten Ort abzufahren.

Als ich dann in La Tsoumas auf 1500 m bin, erhalte ich eine SMS, dass wir uns hier treffen und die beiden anderen in ca. 2 Stunden da sein werden. Also fahre ich nochmals 300 hm weiter runter, sehe danach aber keinen Sinn mehr, weiter ins Rhôneetal abzufahren und kehre daraufhin nach La Tsoumas zurück. Hier warte ich dann auf die beiden.

Als diese dann kommen, fahren wir gemeinsam zurück auf den Col de la Croix und wählen danach einen anderen Weg für die Abfahrt nach La Chable.

Dieser führt zunächst von der Passhöhe ca. 5 km immer auf gleicher Höhe durch das Skigebiet von Verbier. Am Ende dieses Panoramaweges finden wir



dann eine geile Abfahrt direkt bis ins Tal.

In La Chable finden wir sofort ein kleines Hotel mit Restaurant (Pizzeria), das uns aufnimmt (60 SFR mit Frühstück).

Das Abendessen nehmen wir dann aber in einer Pizzeria 200 m weiter unten ein, weil das Restaurant in unserem Hotel heute geschlossen hat.

Heute bleibt es zur Abwechslung am Abend mal trocken und warm.

Statistik zum Tag: 101 km, 2940 hm (71 km, 2398 hm)

Montag, den 19.7.

4. Etappe: La Chable (800 m) – Entreve (1260 m)

Das Frühstück ist inzwischen stark französisch geprägt, aber auch hier gelingt es uns, durch permanente Nachforderung von Brot einigermaßen satt zu werden. Die Leute scheinen immer wieder erstaunt zu sein, dass wir Radler einen gewissen Hunger mitbringen, bzw. auf Vorrat essen müssen, um über die nächsten Berge zu kommen.

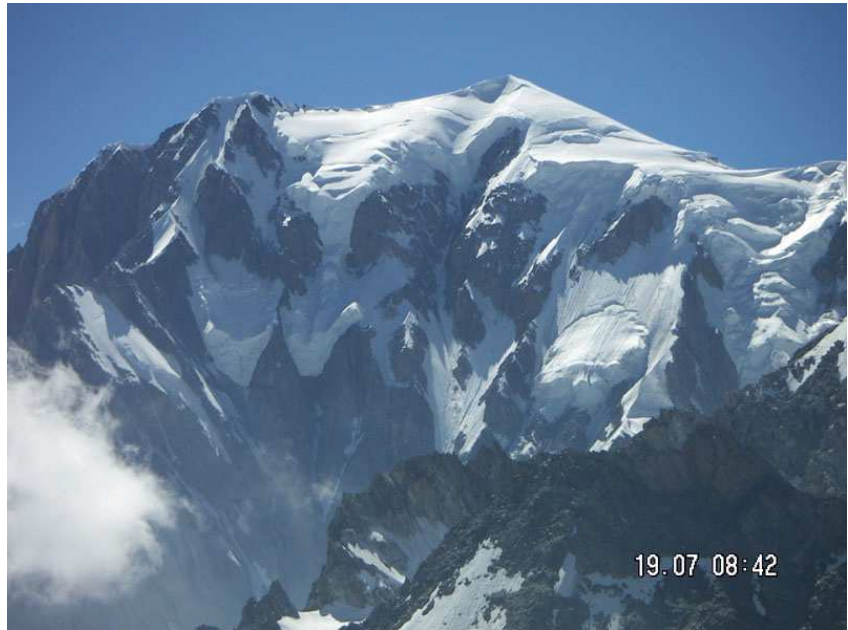


Auch heute beginnt der Tag für mich mit der Autofahrt. Ich fahre (bzw. mein Navi schickt mich) nach Chamonix, durchfahre den Montblanc – Tunnel und komme nach Courmayeur auf der italienischen Seite des Montblanc. Wir (mein Navi und ich) müssen ein bisschen suchen, bis wir Entreves direkt am Fuß des Montblanc finden.

Volli und Uwe sind inzwischen unterwegs auf dem Weg zum Col de la Ferret (2500 m). Dieser liegt südöstlich des Montblanc – Massives. Bis auf die letzten 300 hm vor und 200 nach dem Gipfel ist dieser fahrbar. Ich komme von der anderen Seite im Val Ferret entgegen und warte dann unterhalb des Col de la Ferret auf der Rifugio Emilia (2067 m). Die letzten km zurück nach Entreves legen wir dann wieder gemeinsam zurück.

Dieser Streckenabschnitt bietet grandiose Ausblicke auf das Montblanc – Massiv, aus dem immer wieder Gletscher dem Tal entgegen streben. Sogar der Gipfel des Montblanc ist direkt von unten erkennbar.

In Entreves nimmt Uwe die Gondel hoch zum Col Helbronner, um die Bergwelt am Montblanc auch noch von oben genießen zu können, während Volli und ich auf Hotelsuche gehen.



Es gibt hier einige und wir entscheiden uns für das Hotel La Grange für 130 Euro (im 3-Bett-Zimmer). Ohne Beleg kostet es dann 100 Euro.

Fürs Abendessen finden wir eine Pizzeria in Entreves, wo wir von der Terrasse aus nochmals den Blick auf den Montblanc – Gipfel 3500 Meter über uns genießen können.

Heute war es den ganzen Tag sonnig und warm, nur vereinzelt sind lockere Wolken durchgezogen. Auch der Abend bleibt warm und trocken.

Statistik zum Tag: 58 km, 2000 hm, davon 500 hm schieben (30 km, 800 hm)

Dienstag, den 20.7.

5. Etappe: Entreves (1260 m) – Bonneval (1800 m)



Ob italienisches oder französisches Frühstück spielt eigentlich keine große Rolle, hier war das Hauptproblem aber der Kaffee. Aber so was überlebt man. Heute steht für Volli und Uwe die Königsetappe an. Geschätzte 130 km und 3400 hm sind es bis zum geplanten Ziel in Lanslebourg.

Die Sonne scheint wieder vom Himmel, als wir mal wieder mal gemeinsam starten. Über das Val Veny verlassen wir Entreves und fahren jetzt ein Stück am

Südrand des Montblanc entlang. Auch hier immer wieder tolle Landschaftseindrücke. Nach 15 km kommt der finale Anstieg zum Col de la Seigne (2500). Diesen fahre ich noch mit bis zur Rifugio Elisabetta (2200 m), trinke dort einen Capo und kehre nach Entreves zurück.

Volli und Uwe müssen kurz nach der Hütte vom Rad und die letzten 250 hm bis zur Passhöhe schieben. Nach dem Pass kommt ein ellenlanger downhill bis nach Bourg St. Maurice (500 m). Hier beginnt praktisch schon der Anstieg zum Col de l'Iseran, der aber erst 40 km später erreicht ist. Diese Strecke ist zum Teil stark befahren und zumindest bis nach Val d'Isère



(1800) äußerst ätzend. Ab hier wird es wenigstens wieder landschaftlich interessant und die eigentliche Passstraße beginnt. Vom Stausee kurz vor Val d'Isère sieht man auch Lac de Tigne auf einer Bergterrasse über dem See liegen.

Ich bin inzwischen von Entreves aus über den Kleinen St. Bernhard an den Col de l'Iseran gelangt und weiter über diesen auf die andere Seite bis nach

Bonneval (1800 m) gekommen.

Hier steige ich aufs Rad, fahre den Pass wieder hoch und warte auf der Passhöhe auf 2770 m. Dieser Pass ist der höchste fahrbare Straßenpass der Alpen. Eigentlich sollte von hier oben das Sommerskigebiet erreichbar sein, aber Schnee, zumindest in fahrbarer Menge, ist hier weit und breit nicht in Sicht.

In der relativ heruntergekommenen Herberge an der Passhöhe sind die Stühle zwar schon hochgestellt, ich bekomme aber trotzdem noch ein Dosenbier und einen Capo, während ich warte.

Irgendwann bekomme ich eine SMS, dass meine beiden Mitradler sich auf 2200 m befinden und fahre daraufhin nochmals 100 – 200 Meter abwärts entgegen. Nach längerer Zeit kommt Volli und meint, dass Uwe knapp hinter ihm kommt. Es dauert aber fast eine weitere halbe Stunde, als dieser völlig geplättet und stinksauer auf der Passhöhe ankommt. Geplättet weil ‚Hungerast‘, stinksauer, weil Volli weitergefahren ist.



In diesem Augenblick beginnt es auch leicht zu nieseln, was natürlich völlig unpassend ist. Wir verlieren also keine Zeit mit lamentieren und fahren ab. Während der Abfahrt beschließen wir dann, in Bonneval die Etappe zu beenden.

Leicht angenässt kommen wir an, finden ein Zimmer (wieder mal 3-Bett) für 71 Euro im Hotel ‚Le Glacier des Evettes‘ und beenden den Abend in einer Pizzeria im Ort. Wir treffen dort noch zwei Motorradfahrer, die auch bei uns im Hotel wohnen und uns mitteilen, dass das Wetter am nächsten bzw. übernächsten Tag komplett umschlagen soll. Keine guten Nachrichten.

Statistik zum Tag: 110 km, 3410 hm, davon 250 hm schieben (65 km, 2100 hm)



Mittwoch, den 21.7.

6. Etappe: Bonneval (1800 m) – Susa (500 hm)

Über das Frühstück brauchen wir keine weiteren Worte zu verlieren, wenigstens gibt's hier wieder einen normalen Kaffee. Die Regenwolken haben sich weitgehend verzogen. Auf Grund der Wettervorhersage beschließen wir aber, dass diese die letzte Etappe sein soll. Auch deshalb, weil wir in Susa einen günstigen Ausstiegspunkt haben, der im nächsten Jahr wieder einfach zu erreichen ist.



Ich fahre mit dem Auto nach Lanslebourg (1400 m) voraus, wo wir uns am Orteingang wieder treffen. Gemeinsam fahren wir ab hier weiter.

Hier beginnt der Straßenpass ‚Col Mont Cenis‘, der nach Susa in Italien führt. Wir nehmen aber nicht diesen, sondern finden sofort einen Schotterweg, der durch das Skigebiet am Mont Cenis geht. Uwe fühlt sich immer

noch etwas vom Vortag geschwächt und beschließt auf 2000 m, zum Auto zurück zu kehren und heute den Fahrdienst zu übernehmen.

Wir verabreden uns also in Susa und trennen uns. Der Weg zum Mont Cenis ist bis 2350 m fahrbar, an einer Alm ist dann aber Schluss. Vor uns steht der Übergang mit 2600 m. Wir sehen zwar weiter oben am Hang einen Weg, der sich mit wenig Steigung an der Wand entlang zieht, können aber den Einstieg in diesen Weg von unserer Position aus nicht erreichen und bleiben deshalb auf dem normal markierten Wanderpfad.

Die 250 hm gehen auch rum und wir können ab der Passhöhe wieder aufsteigen. Zunächst auf einem schönen Trail, später auf einem breiten Weg geht es hinab zum Mont Cenis – Stausee. Einige Kilometer geht es jetzt am Stausee entlang, bevor wir den Straßenpass ‚Col de Mont Cenis‘ auf 2083 m erreichen und unseren letzten downhill über fast 1600 hm hinunter nach



Susa haben. Wir rauschen runter, von Meter zu Meter wird es wärmer und erreichen Susa bei schwülen 35 °. Der Wetterumschwung kündigt sich an.

Eigentlich wäre jetzt eine abschließende Portion leckerer Nudeln und ein Bier fällig, aber leider haben um diese Zeit alle Kneipen zu.

Also packen wir relativ zügig zusammen und fahren gleich hinter Susa auf die Autobahn in Richtung Turin. Über Mailand, Bellinzona, Gotthard und Zürich fahren wir nach Schaffhausen, wo wir nochmals umladen und damit die Tour offiziell beschließen.

Statistik zum Tag: 70 km, 1600 hm, davon 250 schieben (50 km, 1600 hm)

Schluss

Wie erwartet, war auch der diesjährige Abschnitt gespickt mit tollen Landschaften und tollen Pässen. Einige Abschnitte waren dabei, die nur auf Teer zu bewältigen waren, weil durch die Gegend, die wir durchqueren mussten, einfach kein anderer Weg vorhanden war.

Das Wetter hat weitgehend mitgespielt und die Stimmung war bis auf das kleine Tief von Uwe am Col de l'Iseran super.

Für mich hat's auch gepasst, obwohl ich Fahrdienst spielen musste. Trotz ein paar Höhenmeter und Kilometer weniger bin ich auch auf meine Kosten gekommen und hab's genossen, ein paar Mal auf irgend welchen Terrassen zu sitzen, Capo, Bier oder Pizza zu mir

zu nehmen, während meine Kumpels sich noch abstrampeln mussten. Aber: Ich verspreche euch – im nächsten Jahr mit einem Satz neuer Knie mach ich euch wieder nass.

Wie wir das terminlich hinkriegen, wissen wir noch nicht ganz. Eventuell wird es September. Auf jeden Fall starten wir in Susa und sind dann hoffentlich in 7 Tagen am Ziel am Mittelmeer. Und dann vielleicht auch wieder zu viert.



Gesamtstatistik:

	Etappe	Km Team	Höhen-Meter	Km Fahrer	Höhen-meter
Freitag, 16.7.	Grindelwald - Adelboden	79	2200	38	1470
Samstag, 17.7.	Adelboden - Gsteig	80	2400	37	1473
Sonntag, 18.7.	Gsteig – La Chable	101	2940	71	2398
Montag, 19.7.	La Chable - Entreve	58	2000	30	800
Dienstag, 20.7.	Entreve - Bonneval	110	3410	65	2100
Mittwoch, 21.7.	Bonneval – Susa	70	1600	50	1600
Gesamt	Grindelwald - Susa	498	14550	291	9841