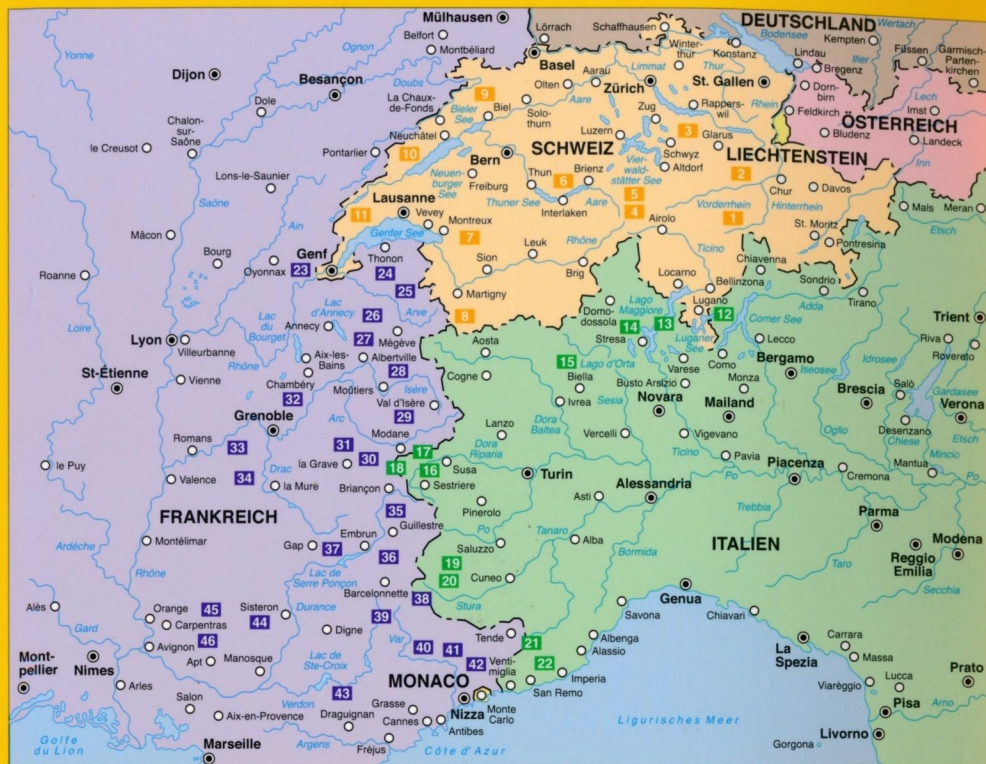




- 46 Rundfahrten in den Alpenländern Schweiz, Italien und Frankreich
- Farbleitsystem, länderweise
- Symbole für Schotter- und Endurostrecken
- 46 farbige Skizzen
- 312 Farbfotos

ISBN 978-3-85047-773-4



DENZEL-VERLAG, AMRASER STR. 90B, A-6020 INNSBRUCK

MOTORRAD-TOUREN WESTALPEN



MOTORRAD-TOUREN

Westalpen

und Jura



46 Rundfahrten Denzel

MOTORRAD-TOUREN

Westalpen

und Jura

46 Rundfahrten in den Alpenländern
Schweiz, Italien, Frankreich

von Harald Denzel



DENZEL-VERLAG INNSBRUCK

Tourenübersicht Westalpen



Tourenübersicht Westalpen



Anschluss: Motorrad-Touren Ostalpen

Impressum

Texte und Skizzen: Harald Denzel
Fotos: Harald Denzel, ausgenommen jene mit anderer Angabe
Druck und Binden: adpl-solutions Europe GmbH, Wels
Printed in Austria

Titelbilder: Schotterfahrt am Colletta-Pass von Thomas Titscher,
Klausenpass, Ligurische Grenzkammstraße und Tremola von Harald Denzel

Für redaktionelle Angaben kann keinerlei Gewähr geleistet werden. Insbesondere können aus Druckfehlern und Irrtümern keine wie immer gearteten Ansprüche geltend gemacht werden. Eine Nichtbeachtung offizieller Fahrverbote erfolgt jeweils auf eigene Gefahr und Haftung.

© 2013 by Denzel-Verlag, Amraser Straße 90b, A-6020 Innsbruck
E-Mail Büro: denzel-verlag@web.de
E-Mail Redaktion: denzel.verlag@yahoo.de
Homepage: www.denzel-verlag.de

Alle Rechte, auch die des Nachdruckes, der Wiedergabe in jeder Form und der Übersetzung behalten sich Urheber und Verleger vor. Es ist ohne schriftliche Genehmigung des Verlages nicht erlaubt, das Buch oder Teile daraus (Texte, Skizzen, Fotos) zu vervielfältigen (Fotografie, Fotokopie, Mikrofilm, Scan) oder unter Anwendung elektronischer bzw. mechanischer Systeme zu speichern, auszuwerten oder zu verbreiten. Ausdrücklich verboten ist die Übernahme von Inhalten ins Internet.

3. Ausgabe

Bibliografische Informationen Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-85047-773-4

Zu diesem Buch

Inhalt

In diesem Band werden 46, für Motorradfahrer besonders lohnende Rundfahrten aus den gesamten Westalpen und dem Jura vorgestellt. Das Rheintal bzw. eine gedachte Linie zwischen dem Bodensee und dem Comersee trennt die Westalpen von den Ostalpen. Die sorgfältig ausgewählten Runden erstrecken sich über die Alpenländer Schweiz, Italien und Frankreich. Nicht nur die großen Pass-Straßen, sondern auch interessante, fast unbekannte Bergstraßen wurden in die Rundfahrten miteinbezogen. Sie sind in der Regel als Tages- oder Halbtagestouren konzipiert, wobei die längste 265 km und die kürzeste 52 km misst.

Gliederung

Durch Varianten und Abstecher (in den Skizzen grün bzw. blau gezeichnet) lassen sich die Standardrouten (in den Skizzen rot ausgezogen) je nach Interesse und vorhandener Zeit erweitern oder abkürzen. Die erforderliche Kilometerleistung wird jeweils für die Hauptroute und gesondert für Varianten und Abstecher durch „plus“ oder „minus“, immer auf die Standardstrecke bezogen, angegeben. – Selbstverständlich sind die Rundfahrten auch untereinander beliebig verknüpfbar. Ebenso lässt sich bei den meisten Runden anstelle des vorgeschlagenen Ausgangspunktes ein beliebiger, auf der Strecke gelegener Ort als Einstieg wählen. Jede Tour ist in einer eigenen Orientierungsskizze dargestellt! Durch unser länderweises Farbleitsystem kann man sich schnell einen guten Überblick verschaffen.

Fahrtechnische Beurteilung

Die fahrtechnische Schwierigkeit wird mit leicht, mittel und schwierig sowie mit Zwischenstufen beurteilt. Um Schotter- bzw. Endurostrecken von asphaltierten Straßen und Sträßchen auf einen Blick unterscheiden zu können, wurden sie durch eigene Symbole gekennzeichnet. Zu beachten ist dabei allerdings, dass nicht immer die gesamte, so hervorgehobene Strecke diesen Zustand aufweist; auch wenn die Kriterien nur auf Teilstrecken zutreffen, erfolgte die Kennzeichnung. In wenigen Ausnahmen mit Abschnitten unter 3 km wurde auf das Symbol verzichtet; in diesen Fällen gehen die Straßenzustandsverhältnisse aber aus dem Text deutlich hervor.



Schotterstrecken: In der Regel handelt es sich dabei um gut instand gehaltene, auch teilweise eingewalzte Fahrwege mit feinem Schotter oder um Erdsträßchen. Sie weisen meist einen flachen Verlauf bzw. nur mäßige Steigungen und kaum enge Kurven auf. Besondere Bodenfreiheit oder große Federwege sind nicht erforderlich, sodass diese Strecken mit fast allen Straßen- und Tourenmaschinen problemlos befahren und auch von weniger geübten Lenkern bewältigt werden können. Bei Nässe ist jedoch unbedingt auf erhöhte Rutschgefahr zu achten! Und bitte daran denken, dass das Wetter in den Bergen oft schnell umschlägt und dann heftige Gewitter unerwartet auftreten können.



Endurostrecken: Diese Fahrwege weisen meist ruppige Stellen sowie Passagen mit grobem, losem (mitunter schwimmendem) Schotter auf, auch größere Steine oder Felsbrocken sind keine Seltenheit. Mit Schlaglöchern, Auswaschungen, tiefen Wasserablaufgraben und teilweisen Fahrbahnverengungen durch hang- oder talseitige Abrutschungen ist zu rechnen. Steigungen und Gefälle sind oft recht beachtlich. Häufig handelt es sich um Almfahrwege oder ehem. Militärsträßchen, die nur mäßig oder gar nicht instand gehalten werden; eine Befahrung erfolgt deshalb ausschließlich auf eigene Gefahr und Haftung.

Durch Witterungseinflüsse (Eis und Frost verursachen Felssprengungen und Steinerschlag, Unwetter mit starken Regenfällen lösen Sturzbäche, die Geröll mit sich reißen, und Muren aus) können sich die Zustandsverhältnisse auch kurzfristig ändern, was manchmal sogar zur völligen Unpassierbarkeit oder Sperrung führt. – Grundsätzlich sind die Strecken nur für berggewohnte, geübte Lenker bzw. Lenkerinnen mit Enduros geeignet. Teilweise ist jedoch auch eine Befahrung mit Tourenmaschinen, welche über entsprechende Federwege und Bodenfreiheit sowie zweckmäßige Bereifung verfügen, möglich; das erhöhte Risiko muss jeder Fahrer aber selbst abschätzen! Prinzipiell abzuraten ist von Befahrungen ohne Begleitung.

Landschaftliche Klassifikation

Eine landschaftliche Klassifikation ist naturgemäß immer relativ aufzufassen, denn Wetter, Jahres- und Tageszeit und vor allem individuelle Eindrücke, die Tourenfahrer gewinnen, sind oft grundverschieden. Jeder Kennzeichnung durch die entsprechende Zahl von Sternen ging eine sehr kritische Betrachtung voraus. Es bedeutet:

- * landschaftlich schöne und lohnende Strecke
- ** landschaftlich hervorragende und empfehlenswerte Strecke
- *** landschaftlich außergewöhnlich schöne Strecke.

Unterkunft

Auf die Empfehlung von Übernachtungsmöglichkeiten haben wir bewusst verzichtet, da dies den Umfang des Führers sprengen würde. Einerseits sind die Ansprüche und Vorstellungen der Alpenfahrer je nach Budget sehr unterschiedlich (sie reichen vom Campingplatz bis zum Komforthotel), andererseits ist das Angebot an Unterkünften ohnehin in fast allen behandelten Regionen vielseitig oder zumindest ausreichend.

Leserecho

Selbstverständlich haben wir alle Rundenvorschläge akribisch genau recherchiert. Bei der gebotenen Vielzahl von Touren ist es uns aber trotz hoher Kilometerleistung nicht möglich, jede Strecke in jeder Motorrad-Saison erneut zu befahren. Damit die nächste Ausgabe wieder möglichst aktuell wird, wären wir für Anregungen, Bestätigungen und Zustandsberichte dankbar. Auch attraktive Fotos, welche uns reprofrei zur Verfügung gestellt werden, sind uns stets willkommen; digitale Bilder sollten im Querformat mindestens 12,5 cm breit sein (das entspricht ungefähr 1550 Pixel) und eine Auflösung von 300 Pixel/inch bzw. 120 Pixel/cm aufweisen. Unsere Post- und E-Mail-Adresse sind im Impressum auf Seite 4 zu finden.

Verhalten und Fahrstil

Als Tourenfahrer mit Leib und Seele liegen uns die nachfolgenden Appelle an die Vernunft besonders am Herzen: Leider sind speziell in den Alpen auch immer wieder Zeitgenossen unterwegs, die scheinbar noch nicht wissen, dass hochalpine Regionen sehr sensible Gebiete und Bergstraßen keine Rennstrecken sind. Angesagt ist eine besonnene Fahrweise sowie Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer. Landschaft, Flora und Fauna der Alpen sind einzigartig; absolutes Tabu für Enduristen ist deshalb das Verlassen der Wege und Querfeldeinfahren. Das Abschneiden von Kehren verursacht Schäden an der Trasse, die Benützung illegaler Fahrspuren reißt tiefe Wunden in die Natur. Wer im Gelände kräftig am Gashahn drehen möchte, möge bitte ein Schotterwerk, eine Kiesgrube oder einen anderen, für Motocross geeigneten Platz ansteuern. Auf Schotterpisten dürfen Wanderer keinesfalls durch übermäßige Staubentwicklung belästigt oder rasanten Fahrstil gefährdet werden. Wenn sich Beschwerden häufen, müssen die Behörden reagieren: das Ergebnis sind Fahrverbote und Beschränkungen für Motorräder. Etliche Strecken wurden in den vergangenen Jahren bereits gesperrt, weitere hochinteressante Ziele sind von Verboten bedroht!

An dieser Stelle wollen wir uns noch bei allen Informanten, Verlagsfreunden und Mitarbeitern, die uns während der langen Vorbereitungszeit dieses Spezialführers tatkräftig geholfen haben, herzlich bedanken und wünschen allen Benützern des Buches erlebnisreiche, gute Fahrten und auch stets eine gesunde Heimkehr!

Harald Denzel

Zeichenerklärung

	Bedeutender Ort		Haupttroute
	Ortschaft, Häusergruppe		Variante
	Museum, Sehenswürdigkeit		Abstecher
	Pass, Sattel, Scharte		Autobahn, Schnellstraße
	Hotel, Gasthaus, Hütte		Straße zur Orientierung
	Kloster, Kirche, Kapelle		Gewässer
	Schloss, Burg		Standseilbahn, Zahnradbahn
	Ruine		Empfohlene Fahrtrichtung
	Höhle, Grotte		Autobahn 8 (CH)
	Wasserfall		Autobahn 8 (I, F)
	Parkplatz		Nördliche Richtung
	Aussichtspunkt		

Tourenverzeichnis

SCHWEIZ

1	Zwischen Rhein und Ticino*	10
2	Zwischen Rhein und Reuss**	17
3	Kleine Zentralschweizer Runde*	24
4	Zentralschweizer Passetour, Süd***	29
5	Zentralschweizer Passetour, Nord***	34
6	Rund um das Briener Rothorn**	41
7	Pässe zwischen Genfer See und Berner Oberland*	47
8	Über den Großen St. Bernhard**	53
9	Schweizer Jura, Nord**	61
10	Schweizer Jura, Süd**	68
11	Schweizer und Französischer Jura*	75

ITALIEN

12	Zwischen Comer See und Luganer See**	81
13	Lago Maggiore Nord*	87
14	Lago Maggiore Süd und Ortasee*	93
15	Santuario d'Oropa und Panoramica Zegna*	99
16	Assietta-Kammstraße und Chisonetal**	103
17	Mont Cenis und Monte Jafferau***	107
18	Hochpunkte in der ital.-franz. Grenzregion***	115
19	Varaita-Maira-Runde**	123
20	Maira-Stura-Runde***	129
21	Ligurische Grenzkammstraße***	136
22	Bergstraßen im Hinterland der Riviera di Ponente*	149

FRANKREICH

23	Vom Hochjura zum Mont Salève*	154
24	Durch das Chablais*	159
25	Rund um die Dents du Midi**	165
26	Rund um die Aravis-Kette**	171
27	Zwischen der südlichen Aravis-Kette und dem Arlytal**	175
28	Rund um den Stausee von Roselend und den Roignais**	179
29	Rund um das Vanoise-Massiv**	185
30	Rund um den Mont Thabor**	193
31	Rund um Grand Galibier und Grandes Rousses**	199

32	Rund um das Chartreuse-Massiv*	206
33	Nördliche Vercors-Runde***	211
34	Südliche Vercors-Runde*	217
35	Über den Col d'Izoard**	221
36	Zwischen Guil und Ubaye**	227
37	Rund um den Lac de Serre-Ponçon*	233
38	Rund um die Cime de la Bonette***	239
39	Rund um den Mont Pelat**	247
40	Durch die wildromantischen Schluchtstrecken der Seealpen**	253
41	Zwischen Tinée und Vésubie*	259
42	Im Hinterland der Côte d'Azur*	265
43	Um den Großen Canyon des Verdon***	270
44	Über die Montagne de Lure*	276
45	Über den Mont Ventoux**	280
46	Durch die Schluchten des Plateau de Vaucluse**	285

Im Text verwendete Abkürzungen

A 2	Autobahn 2	LSG	Landschaftsschutzgebiet
AA	Autobahnanschluss	max.	maximal
Abzw.	Abzweigung	Min.	Minute(n)
Alb.	Albergo	N, n.	Norden, nördlich
AP	Ausgangspunkt	N 22	Nationalstraße 22
AV	Alpenverein	N.D.	Notre-Dame
bewirtsch.	bewirtschaftet	NSG	Naturschutzgebiet
Bez., bez.	Bezeichnung, bezeichnet	O, ö.	Osten, östlich
Bj.	Berichtsjahr	re.	rechts
Cap.	Capanna (kleine Hütte)	Ref.	Refuge
D 64	Departementstraße 64	RF	Route Forestière
ehem.	ehemals, ehemalig	Rif.	Rifugio
EP	Endpunkt	S, s.	Süden, südlich
Forc.	Forcella	S 20	Schnellstraße 20
Gh.	Gasthaus, Gasthof	SP.83	Provinzstraße 83
gj.	ganzjährig	SS.48	Staatsstraße 48
HT	Hinweistafel	St., St-	Sankt, Saint
HU	Höhenunterschied	Std.	Stunde(n)
Jh.	Jahrhundert	U 44	Umgehungsstraße 44
Jst.	Jausenstation	W, w.	Westen, westlich
li.	links	ZA	Zollamt
LM	Leichtes Motorrad	→	siehe, vergleiche

SCHWEIZ

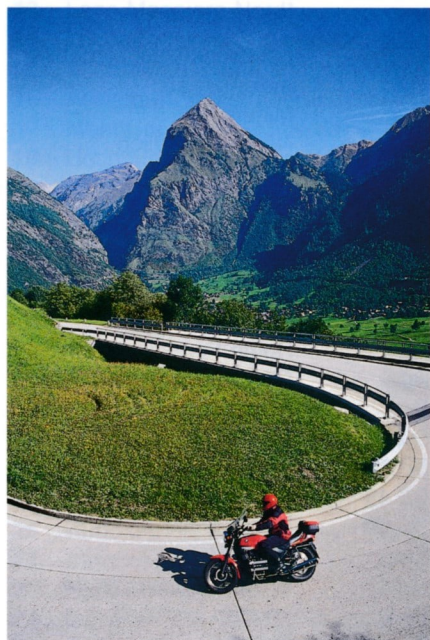
1

Zwischen Rhein und Ticino*

Route: Chur (595) – Reichenau – Bonaduz – Versam – Valendas – Castrisch – Illanz – Tavanasa – Trun – Disentis – Lukmanierpass (1914) – Camperio – Olivone – Biasca – Bellinzona (Nord) – San Bernardino – San-Bernardino-Pass (2065) – Hinterrhein – Splügen – Sufers – Roflaschlucht – Via Mala – Thusis – Bonaduz – Reichenau – Chur. **263 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour



Lukmanierpass, Südrampe → Runde 1.

Diese Route gibt, gemessen an anderen Runden in diesem Buch, mit ihren 263 Kilometern ein überdurchschnittlich großes Fahrpensum vor. Mit den beiden Varianten und dem Abstecher erhöht sich die Leistungsanforderung noch etwas. Wählt man Chur als AP, so gelangt man entweder über die A 13 oder die N 13 rasch zum Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein bei Reichenau.

Man setzt seine Fahrt zunächst bis Bonaduz fort, um den weiteren Weg re. des Vorderrheins über Versam, Valendas und Castrisch nach Illanz zu nehmen. Diese Straße wurde in den vergangenen Jahren abschnittsweise ausgebaut und ist wegen ihrer geringen Verkehrsfrequenzen für Motorradfahrer besonders tauglich. – Von Versam leitet ein schmales Stichsträßchen zur romantischen **Rheinschlucht/Ruinaulta** (Bahn- und Postbusstation Versam-Safien) hinab, deren Be-

Runde 1



Auf der Scheitelhöhe des **Lukmanierpasses** schützt eine 2 km lange Galerie am ö. Ufer des aufgestauten Lai da Sontga Maria vor Steinschlag und Lawinen → Runde 1.



Die gesamte Strecke über den **Lukmanierpass** präsentiert sich gut ausgebaut; seine Südrampe senkt sich sanft in das Valle Santa Maria → Runde 1.



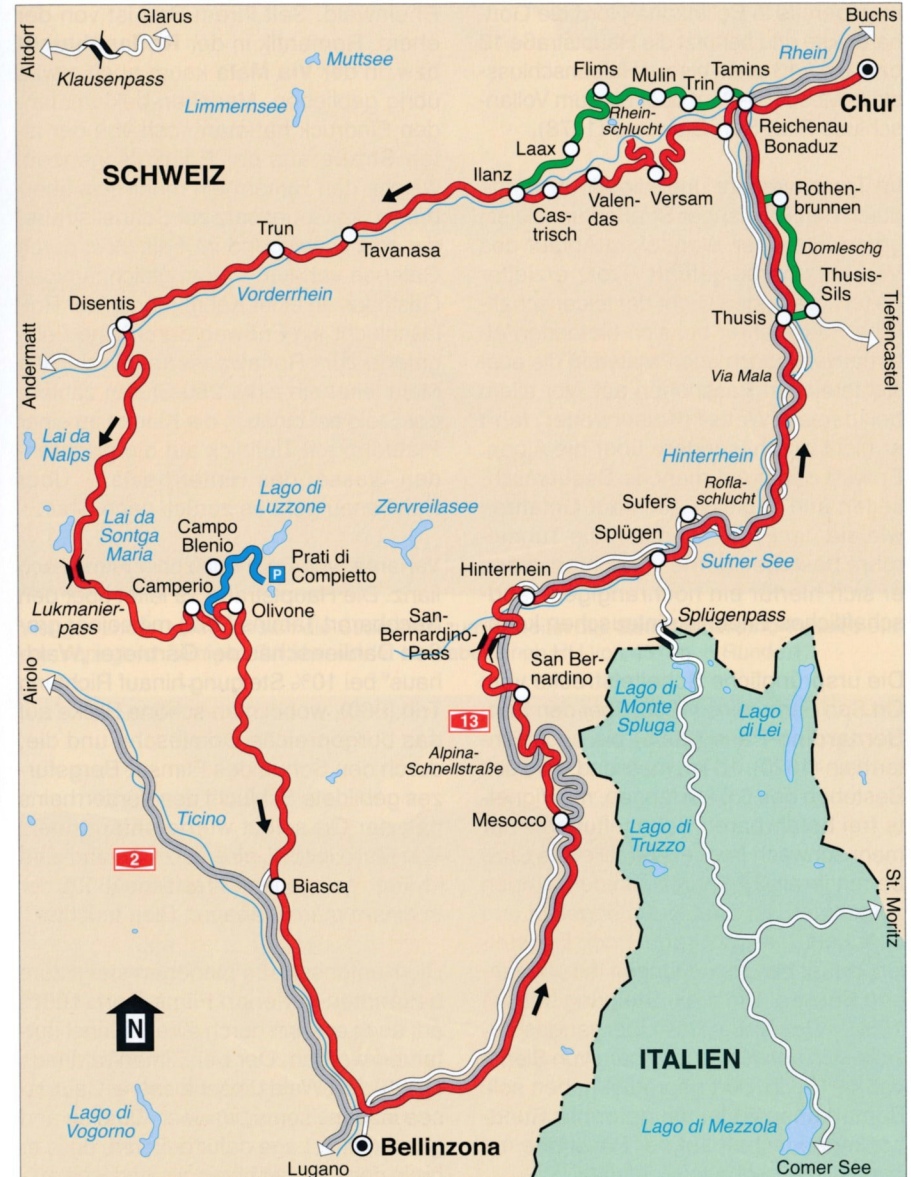
Die Nordrampe des **Lukmanierpasses** zieht sich teilweise betoniert durch das lang gestreckte Val Medel; ihr Verlauf ist weithin überschaubar → Runde 1.

sichtigung man nicht versäumen sollte. – Die Fahrbahnbreiten sind auf dem rechtsufrigen Rheinufer geländebedingt geringer. In Ilanz biegt man auf die ausgebaut Hauptstraße 19 und gelangt über Tavanasa nach Trun. Auf diesem Streckenabschnitt werden alle Orte umfahren.

In Disentis (1143) verlässt man die zum Oberalppass weiterführende Straße und wendet sich dem **Lukmanierpass (1914)** zu. Die Rampe durch das Val Medel überwindet auf der 20 km langen Strecke bis zur Scheitelhöhe einen HU von 771 m. Die zwischen Disentis und Olivone 39 km messende Strecke präsentiert sich in einem hervorragenden Zustand: Fahrbahnbreiten zwischen 6 und 8 m, lang gestreckte, flüssige Linienführungen und ungewöhnlich günstige Steigungsverhältnisse mit Maxima von nur 9% zählen zu den Vorzügen dieser relativ wenig befahrenen Pass-Straße, welche nach Mög-

lichkeit auch im Winter offen gehalten wird. Zirka 4 km vor Erreichen des Scheitels blickt man auf die 100 m hohe Betonmauer, welche den Lai da Sontga Maria (1908) aufstaut. An seinem Ostufer steigt die durch eine fast 2 km lange Lawengalerie geschützte Straße bis zur Höhenkote 1972 an und neigt sich dann leicht zur Scheitelhöhe hinab.

Jenseits des Scheitels fährt man durch die weite Parklandschaft des Valle Santa Maria abwärts. Dabei bieten sich hervorragende Ausblicke auf die vergletscherte Adulagruppe, die im Rheinwaldhorn (3402) ihre höchste Erhebung hat. Die teilweise völlig neu trassierte Pass-Straße beschreibt bei Camperio (1230) zwei Kehren und senkt sich dann mit einer weit ausholenden Schleife nach Olivone (889), dem Hauptort des oberen Bleniotals, hinab. Nach Biasca an der Gotthardroute sind noch 23 km zurück-



Skizze 1 Zwischen Rhein und Ticino

zulegen; bis Bellinzona (229), der Hauptstadt des Kantons Tessin, hat man dann noch weitere 17 km.

Will man seine Rundtour wie vorgegeben durch das Val Mesolcina zum Passo San Bernardino fortsetzen, so verlässt

man bereits in Bellinzona-Nord die Gott-hardroute und benützt die Hauptstraße 13 bzw. die A 13 talein bis zur Halbanschlussstelle Mesocco-Nord oder bis zum Vollanschluss Pian San Giacomo (1178).

Im Transitverkehr über die Alpen wurde durch den Bau langer Straßentunnels ein grundsätzlicher Wandel im Ablauf des Verkehrs herbeigeführt. Trotz erzielter Zeiteinsparungen sucht der leidenschaftliche Pässefahrer bei sich bietenden Alternativen jedoch auch weiterhin die aussichtsreichen Passhöhen auf. Vor allem bei idealem Wetter (Kaiserwetter) fährt er nicht durch, sondern über die Alpen. Er wird dabei auf manche Bequemlichkeiten und zugleich auch auf Gefahren wie sie „im Parterre“ durch die Tunnelröhre bestehen gerne verzichten, wenn er sich hierfür ein hochrangiges, landschaftliches Erlebnis eintauschen kann.

Die ursprüngliche Scheitelstrecke vom Ort San Bernardino (1608) über den **San-Bernardino-Pass (2065)** bis nach Hinterrhein (1620), 15 km messend, wird seit Bestehen des 6.6 km langen, mit Vignette frei befahrbaren Scheiteltunnels nur mehr schwach frequentiert. Die alte Straße mit ihren 37 Kehren (beide Rampen zusammen) ist zweispurig angelegt und asphaltiert; es gibt kaum noch Engstellen, außer bei Begegnungen mit überlangen Bussen. Die max. Steigung beträgt 10%. – Der Name des Überganges bezieht sich auf den hl. Bernhard von Siena, der im 15. Jh. dort gepredigt haben soll. Bemerkenswert ist die geformte Rundhöckerlandschaft auf der Passhöhe mit dem stillen Laghetto Moésola.

Im Ort Hinterrhein vermittelt eine Halbanschluss-Stelle den Wechsel auf die N 13, welche auch als „**Alpina-Schnellstraße**“ bekannt ist. Über die Orte Splügen (1457) und Sufers durchmisst sie den

Rheinwald. Seit ihrem Bau ist von der ehem. Romantik in der **Roflaschlucht** bzw. in der **Via Mala** kaum noch etwas übrig geblieben. Manchen beklemmenden Eindruck hat man noch von der alten Straße aus der Postkutschenzeit, welche den Hinterrhein mehrmals überbrückt, im Gegensatz zur Schnellstraße, die dort vorwiegend im Fels bzw. durch Galerien verläuft. – Vom gleichnamigen Gasthaus an einer Kehre führt in der Roflaschlucht ein Fußweg durch eine Felsgalerie zum Roflawasserfall; in der Via Mala leitet ein zirka 250 Stufen zählender Steig tief hinab in die Klamm zu einer Plattform mit Tiefblick auf die gischenden Wasser des Hinterrheins. – Über Reichenau geht es zurück nach Chur.

Variante: Von Reichenau über **Flims** nach Ilanz. Die Hauptstraße 19 leitet über den Nachbarort Tamins (752) mit seiner großen Dahlienschau der Gärtnerei „Waldhaus“ bei 10% Steigung hinauf Richtung Trin (860), wobei man schöne Blicke auf das burgenreiche Domleschg und die, durch den Schutt des Flimser Bergsturzes gebildete Schlucht des Vorderrheins hat; der Ort selbst wurde untertunnelt. Von Mulin leitet li. eine kurze Zufahrt zum idyllisch gelegenen Chrestasee (850), der in einem märchenhaften Blau leuchtet.

Die Kantonsstraße hingegen steigt zum bekannten Ferienort Flims-Dorf (1080) an; auch er kann durch einen Tunnel umfahren werden. Der bei Flims-Waldhaus (1099) von Wald umschlossene Caumasee ist dank seiner warmen Quellen und geschützten Lage dafür bekannt, dass er bis in den Oktober hinein als Badesee aufgesucht wird. Vom Westportal des Umfahrungstunnels senkt sich die Hauptstraße oberhalb des tief eingeschnittenen Laaxer Tobels gegen Laax (1016), das umgangen wird. Der weitere Abstieg hinab ins altertümliche Städtchen Ilanz (699)



Viel gewunden schraubt sich die Südrampe zum Scheitel des **San-Bernardino-Passes** empor; vom gleichnamigen Ort überwindet sie dabei einen HU von 457 m → Runde 1.



Eine Fahrt über den **San-Bernardino-Pass** ist landschaftlich sehr abwechslungsreich und jener durch den Scheiteltunnel auf alle Fälle vorzuziehen. Im Bild die Nordrampe → Runde 1.

Runde 1



Blick auf die Staumauer des **Lago di Luzzzone** vom Portal des Felstunnels → Runde 1.



Val di Carassino → Runde 1. Foto Th. Denzel

vollzieht sich, vorbei an malerischen Dörfern und verfallenen alten Burgen, bis in die Niederungen des Rheintales. Links- und rechtsufrige Straße weisen die gleiche Distanz von 23 km auf. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Variante: Von Thusis-Sils führt durch das burgenreiche **Domleschg** eine viel gewundene, schmale, jedoch durchwegs geteerte, 9 km lange Nebenstraße über das re. Ufer des Hinterrheins zum Bahnhof Rothenbrunnen. Diese Alternative ist vor allem historisch Interessierten zu empfehlen, denn das Domleschg ist eine wahre Fundgrube an Sehenswürdigkeiten. Distanz gleichbleibend. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Olivone (889) zum **Lago di Luzzzone (1590)** und in das **Val di Carassino**. Circa 1 km vor dem Ort zweigt von der Lukmanier-Route li. die Straße

Runde 1, Runde 2

nach Campo Blenio (1216) und hinauf zum Lago di Luzzzone ab. Zweispurig breit und asphaltiert leitet sie durch die 1.5 km lange Galleria della Töira (1139) und mit neun Kehren zum Stausee hinauf. Knapp unterhalb des Sees hält man sich an der ersten Gabelung bei Km 9 re. und folgt der HT „Adula, Carassina“. Man fährt nicht über die Dammkronen, sondern umgeben von meterdickem Beton durch das Innere der 500 m langen Staumauer, was bei manchem beklemmende Gefühle auslösen kann. Für die einspurige Durchfahrt besteht eine zeitliche Einbahnregelung in kurzen Intervallen mittels Ampel. Wieder am Tageslicht angelangt, steigt das schmale Asphaltsträßchen extrem steil mit fast 30% und vier Kehren zu



einem abenteuerlichen Tunnel an; von seinem Eingangsportal hat man einen schönen Ausblick ins Bleniotal. Es folgt ein 600 m langes, tropfendes, jedoch beleuchtetes „Rattenloch“; es ist nur 2.30 m breit und hat kaum Ausweichen.

Nach dem Tunnel führt das nun geschotterte Sträßchen zum Parkplatz Prati di Compietto (1690), wo die Fahrt vor einem Schranken mit Sperrschild endet und das eigentliche Carassinotal beginnt. Bis zum Staudamm des besuchenswerten kleinen Sees mit seinem klaren, blau und türkis leuchtenden Wasser sind es noch 200 m zu Fuß. Hin und zurück 24 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Zwischen Rhein und Rheuss**

2

Route: Sargans (485) – Flums – Abzw. zwischen Murg und Mühlehorn – Kerenzerberg (743) – Mollis – Näfels – Netstal – Glarus – Schwanden – Linthal – Spittelrütli – Klausenpass (1948) – Unterschächen – Spiringen – Bürglen – Altdorf – Erstfeld – Amsteg – Wassen – Göschenen – Andermatt – Oberalppass (2044) – Disentis – Ilanz – Versam – Bonaduz – Reichenau – Chur – Straßenknoten Landquart – Bad Ragaz – Sargans. **265 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Eine große Rundtour mit viel landschaftlicher Abwechslung! – Vom AP Sargans geht es zunächst auf der N 3 oder auf der alten, windungsreichen Straße über Flums nach Murg am Walensee. Nun fährt man auf der alten 3er über den Kerenzerberg mit bemerkenswerten Ausblicken auf den See und hinüber zu den stark profilierten Churfürsten in das von der Linth durchflossene Tal. Die Rampe

hinab nach Mollis zählt mehrere Kehren, welche Ausblicke auf die meist schneebedeckten Glarner Alpen vermitteln. Die teilweise gut ausgebaute Hauptstraße 17 leitet der Linth aufwärts folgend von Näfels über Glarus nach Linthal (662).

Der **Klausenpass (1948)** verbindet die Orte im Glarnerland mit der Gotthardroute. Die Pass-Straße misst zwischen



Vom Urner Boden steigt die Ostrampe des **Klausenpasses** mit etlichen Serpentin zum Felskessel Klus an; Wasserfälle stürzen von den Felswänden herab → Runde 2.



Teilweise in die steile Bergflanke trassiert, aber durchwegs randgesichert, senkt sich die Westrampe des **Klausenpasses** in das Schächental hinab → Runde 2.



Skizze 2 Zwischen Rhein und Reuss

Linthal und Altdorf 47 km und ist in der Regel von Juni bis November geöffnet. Sie präsentiert sich in einem guten Zustand; die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 4.5 und 7 m, die Höchststeigungen überschreiten nirgends 9%.

Unmittelbar am Ortsausgang von Linthal setzt die Steigung ein. In zehn Kehren überwindet die Straße am Fruttberg einen HU von rund 600 m. Man genießt prächtige Aussicht auf den imposanten Talschluss von Tierfehd (805) mit Selbsanft (3029) und Bifertenstock (3421). Nach Überschreiten der Kantonsgrenze zwischen Glarus und Uri gelangt man in den Urner Boden (1300-1400), eine fast 6 km lange, ebene Talmulde. Hinter dem Weiler Spittelrütli (1372) windet sich die Pass-Straße mit mehreren Serpentin

hinauf zur Klus, einem wildromantischen Felskessel, über dessen Flanken Wasserfälle herabstieben. 22 km von Linthal entfernt, gewinnt man die Scheitelhöhe des Klausenpasses.

Die w., dem Schächental zugewandte Rampe senkt sich zunächst zum Hotel „Klausenpasshöhe“ (1840) mit prächtigem Blick auf Clariden (3267), Scherhorn (3294) und Gr. Windgällen (3187). Bei Unterbalm durchfährt man zwei Kehren, dann folgt eine lange, teilweise dem steilen Fels abgerungene Hangstrecke.

Der weitere Abstieg von Urigen (1276) nach Unterschächen (995) vollzieht sich in zwei Serpentin mit bemerkenswerter Aussicht auf das Brunnital und den Großen Ruchen. Im Schächental erreicht



Anfahrt zum **Gigerwaldsee** → Runde 2.

man nach Überwindung einer geringen Zwischensteigung den Ort Spiringen (923). Dort endet die eigentliche Passfahrt.

Über Bürglen (551), der Heimat Wilhelm Tells (kleines Museum), hat man bis Altdorf an der St.-Gotthard-Route nur noch 9 km. Altdorf (458) liegt nahe der Reussmündung in den Urner See. Die Hauptstraße 2 über Erstfeld nach Amsteg verläuft fast flach. Ihre Fortsetzung durch das enge Reusstal über Wassen (916) und Göschenen (1101) hinauf nach Andermatt (1447) ist in ihrem oberen Abschnitt straßenbautechnisch sehr interessant, besonders in der wildromantischen **Schöllenschlucht**. Sie wird heute durch die aufwändigen Kunstbauten aller hier vertretenen Verkehrsträger geprägt. Die alte 2er weist einen hervorragenden Ausbauzustand auf. Vor dem Bau der E 35 mit ihrer 16.3 km langen

„Superröhre“ ging im Abschnitt Wassen-Andermatt alle Faszination von der wildromantischen Reuss aus. Über die Teufelsbrücke steigt die Straße zum „Urner Loch“, einem 64 m langen Tunnel an; dahinter öffnet sich ganz unvermittelt das weite Talbecken des Urseren.

In der 32 km langen Straße von Andermatt über den **Oberalppass (2044)** nach Disentis besteht eine direkte Verbindung zwischen der Gotthardregion und dem Vorderrheintal. Sie folgt der großen Alpenlängsfurche, die sich nach W durch das Rhônetal bis zum Genfer See/Lac Léman fortsetzt. Während die Urner Passrampe einen modernen Ausbauzustand bei Fahrbahnbreiten von 6 bis 7 m aufweist, fehlen auf der Ostrampe geeignete Ortsumfahrungen. Der Aufstieg von Andermatt zum Pass-Scheitel erfolgt in neun Kehren über den Nätschen. Dabei genießt man prächtige Ausblicke auf das trogförmige Urserental und die von markanten Dreitausendern flankierte Furka.

Reizvoll ist die Passregion. Am n. Ufer des lang gestreckten Oberalpsees (2085) nehmen Straße und Furka-Oberalpbahn in einer 800 m langen Lawinenschutzgalerie einen gleich gerichteten Verlauf. Das Schottersträßchen auf den „Ausichtshügel“ Piz Calmut (2311) dient gelegentlich militärischen Übungen und ist dann für motorisierte Touristen gesperrt.

Der Abstieg durch das „Tavetsch“, wie das oberste Vorderrheintal auch genannt wird, ist windungsreich, wobei anfangs sechs Kehren zu bewältigen sind. Es fehlt dort an großartigen Landschaftseindrücken. Die Ostrampe misst bis Disentis 21 km. In diesem Ort verdient die uralte Benediktinerabtei Beachtung. Strecke Disentis-Chur einschließlich dem Abstecher zur Rheinschlucht → **Route 1**, Zwischen Rhein und Ticino (in umgekehrter Richtung). – Von Chur gelangt man sowohl



Blick auf den **Oberalpsee**; die 800 m lange Lawinengalerie wurde sowohl zum Schutz der Scheitelstrecke als auch der Oberalpbahn errichtet → Runde 2.



Auf der Ostrampe des **Klausenpasses** durchfährt man vor Erreichen der Scheitelhöhe den Felskessel Klus; prächtige Rückblicke hat man auf den Urner Boden → Runde 2.



Obenalppass, Ostrampe → Runde 2.

auf der N 13 als auch auf der alten Landstraße durch das teilweise monotone Rheintal zurück zum AP Sargans. Die 27 km lange Autobahnstrecke besitzt wichtige AA in Landquart, Maienfeld und Sargans. Die Landstraße leitet über Zizers und Bad Ragaz nach Sargans, 28 km.

Variante: Von Ilanz über **Flims** nach Reichenau → **Route 1**, Zwischen Rhein und Ticino (in umgekehrter Richtung). Km gleichbleibend. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

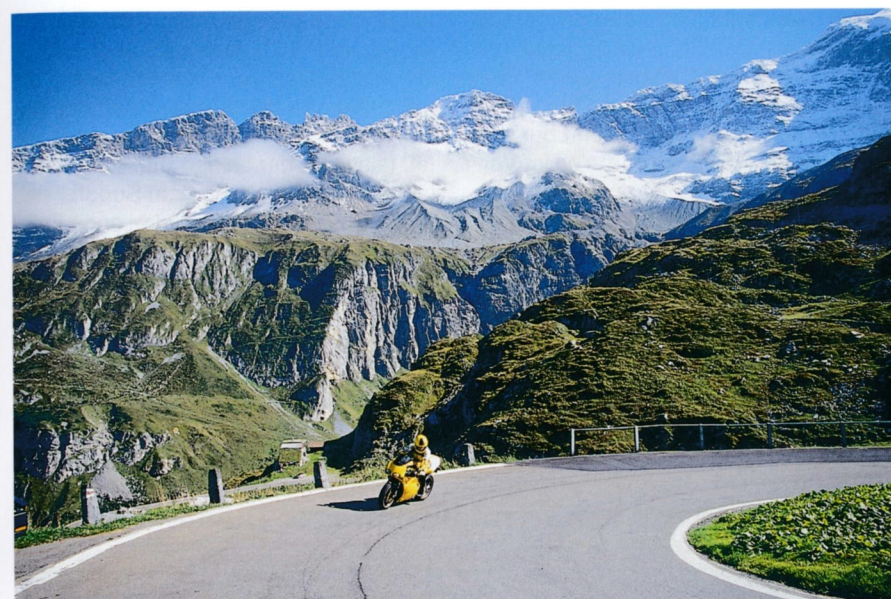


Abstecher: Von Walenstadt zum **Berggh. Lüsis (1250)**. Das einspurige Sträßchen mit Ausweichen zählt wegen seiner Steigungsmaxima von zirka 30% zu den steilsten, öffentlich befahrbaren Strecken der Schweiz; die Dauersteigung schwankt zwischen 20 und 24%. Asphalt-

tiert ist nur der unterste Abschnitt, ab Km 1.1 hat man eine gut instand gehaltene Schotterstrecke. Von den zehn Kehren, die teilweise einen engen Radius aufweisen, sind manche betoniert. Es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 25 km/h. Die Auffahrt durch den Wald bietet kaum Aussicht, erst vom EP oberhalb der Baumgrenze hat man schöne Ausblicke auf das Linthtal und den Walensee. Hin und zurück 11 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.

Abstecher: Von Glarus (481) zum **Klöntaler See (848)** und auf den **Pragelpass (1550)**. Eine Straße, welche ursprünglich aus strategischen Überlegungen gebaut wurde, verbindet Glarus bzw. Netschal über den reizvoll gelegenen Klöntaler See mit dem Scheitel des Pragelpasses, 22 km. – Die 13 km lange Fortsetzung über das sehenswerte Hölloch nach Stalden und Hinterthal ist Samstag und Sonntag für den Kfz-Verkehr ab Richisau gesperrt. – Hin und zurück 44 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Bad Ragaz (516) durch das Vättner Tal zum **Gigerwaldsee**. Wer die Autobahn durch das Rheintal benutzt, wählt den AA Maienfeld um nach Bad Ragaz zu gelangen. Zwei Straßen leiten vom bekannten Thermalkurort durch das von der Tamina durchflossene Hochtal: die linksufrige, etwas schmalere mit Engstellen und vielen Windungen berührt Valens (925) und Vasön (928); die rechtsufrige ist durchgehend zweispurig ausgebaut und führt über Pfäfers (820) und Vadura (957). Beim kleinen Stausee der Kraftwerke Sarganserland treffen sie wieder zusammen. Auf beiden Strecken beträgt die max. Steigung geschätzte 16%. Beeindruckend ist die romantische Taminaschlucht; dorthin gibt es eine Zufahrt in Bachnähe durch den Badtobel nach Bad Pfäfers (680).



Während einer Fahrt auf der Ostrampe des **Klausenpasses** beeindruckt die umliegenden, schneebedeckten Erhebungen wie Gernsfairenstock (2972) und Clariden (3267) → Runde 2.



Für das schmale Sträßchen mit engen Tunnels entlang dem **Gigerwaldsee** nach St. Martin gilt ab der Staumauer eine zeitliche Einbahnregelung → Runde 2.

Weiter talein zieht die Straße nach Vättis (Vaternalpe). Der Ort (943) liegt am Fuß des Haldensteiner Calanda (2806), dem Hausberg der Bischofsstadt Chur. – Das einspurige Schottersträßchen über den Kunkelpass (1357) nach Tamins im Vorderreintal darf ab der Kantonsgrenze nur mit einer Bewilligung benützt werden. – Man setzt seine Fahrt über das Gh. „Gigerwald“ (1230) zur mächtigen Staumauer Gigerwald (1337), welche 430 m lang, 7 m breit und 129 m hoch ist, fort und überquert die Dammkrone. Für das 3.5 km

lange, einspurige Asphaltsträßchen nach St. Martin (1350) gilt zwischen 9 und 18 Uhr ein zeitlich geregelter Einbahnverkehr: talein ist die Durchfahrt ab der vollen Stunde jeweils 20 Min. lang gestattet, talaus ab der halben Stunde. Es verläuft fast flach entlang dem Südufer des Gigerwaldsees und weist drei enge Fels-tunnels, eine Galerie und eine schmale Brücke auf. Vor dem Gasthaus mit dem Kirchlein befindet sich ein geräumiger Parkplatz. Hin und zurück 48 km. Fahr-technische Beurteilung: mittel.

3

Kleine Zentralschweizer Runde*

Route: Schwyz (516) – Muotathal – Hinterthal – Stalden – Pragelpass (1550) – Richisau – Glarus – Näfels – Oberurnen – Niederurnen – Siebnen – Sattellegg (1190) – Willerzell – Birchli – Euthal – Unteriberg – Oberiberg – Ibergeregg (1406) – Rickenbach – Schwyz. **127 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

Diese Tour durchzieht eine Berge-Seen-landschaft im NO von Schwyz mit vorwiegend Mittelgebirgscharakter. Klöntaler See, Wägitaler See und Sihlsee wurden großzügig angelegt und sind Stauseen. Durch die Nähe der großen Alpen-seen wie Züricher See, Zuger See und Vierwaldstätter See wird die beschriebene Runde touristisch noch ganz wesentlich aufgewertet. Im Raum von Schwyz gibt es auch mehrere Bergbahnen, unter denen jene auf den Rigi die bekanntesten sind. – Am Wochenende ist die Rundfahrt in der vorgegebenen Form allerdings nicht befahrbar (Fahrverbot Pragelpass); als Ausweichstrecke bietet

sich dann die fast parallel dazu verlaufende Route über den Klausenpass an → **Route 2**, Zwischen Rhein und Reuss (in umgekehrter Richtung).

Von Schwyz steuert man zunächst Muotathal (610) auf guter Straße an. Nach 13 km hat man in Hinterthal eine wichtige Straßenteilung: re. setzt sich die schmale Straße durch das Bisistal über Dürrenboden (853) in Richtung Glattalbahn (Seilschwebbahn) fort, 9 km; li. führt die Bergstraße über Stalden mit 12% Steigung zum **Pragelpass (1550)** hinauf. Sie ist teilweise einspurig mit Ausweichen und hat unübersichtliche Kur-



Die Westrampe des **Pragelpasses** verläuft auf längeren Abschnitten durch den Wald, bietet im oberen Teil aber auch Aussicht auf die Bergkulisse → Runde 3.



Die Straße am Nordufer des **Klöntaler Sees** weist immer noch Engstellen auf; zwischen den Bäumen hindurch hat man Blicke auf die Wasserfläche → Runde 3. Foto Michael Braun

Runde 3



Die Scheitelstrecke des **Pragelpasses** führt durch ein schönes Almgebiet → Runde 3.



Ibergeregg, Ostrampe → Runde 3.

ven. Auf beiden Rampen des **Pragelpasses** passiert man etliche Weideroste. – Eine Sehenswürdigkeit besonderer Art stellen die **Höllochgrotten** bei Stalden dar, die mit einer Gesamtlänge von zirka 70 km die größten, bisher erforschten Höhlen der Schweiz sind.

Die Scheitelregion wird durch weitläufige Almwiesen geprägt. Auf der Glarner Rampe wurde über einen 1 km langen Abschnitt zwischen der Kantonsgrenze und Richisau ein striktes Fahrverbot für Kfz an Samstagen und Sonntagen verhängt; die Verhinderung des Transits über den Pass bewirkt eine deutliche Verkehrsberuhigung an Wochenenden. Knapp zweispurig geht es mit 14% Gefälle hinab nach Richisau; ab dort ist mit entgegenkommenden Postbussen zu rechnen.

Den 5 km langen **Klöntaler See** (848) umfährt man auf seinem Nordufer; hier gab es im Bj. noch einige Engstellen. Am

Runde 3



Skizze 3 Kleine Zentralschweizer Runde

Ende des schmalen Seebeckens hält man sich an der Straßenteilung re. und benützt die windungsreiche, jedoch fahrttechnisch interessantere Strecke hinab in Richtung Glarus (die direkte Straße leitet durch das enge Tal der Löntsch hinab nach Riedern, wo sich beide Abfahrten wieder vereinigen).

Man setzt nunmehr auf den Hauptstraßen 17 und 3 seine Rundfahrt fort. Die Strecke bis Siebnen ist allerdings nur teilweise zeitgemäß ausgebaut. Auf der alten 3er fehlen vor allem Ortsumfahrungen. Wer diesen Umstand scheut, benützt besser zwischen Näfels (AA Niederurnen) und Siebnen (AA Lachen) die Autobahn (A 3).

Siebnen (446) ist AP der Nebenstraße in das Wägital. Bis zur Straßenteilung Sattellegg bzw. Wägitaler See hat man 6 km

zurückzulegen. Dann beginnt die viel gewundene Auffahrt zum **Sattellegg (1190)** bei max. 14% Steigung. Die Fahrbahnbreite beträgt 5 m, in den Wendepunkten der sieben Kehren ist sie auch etwas breiter. Die vorwiegend bewaldete Strecke und auch der Scheitel bieten kaum Aussicht. Die Westseite des Sattels hat max. 12% Gefälle und nur 4 m Fahrbahnbreite.

N. von Willerzell überquert man auf einer knapp 2 km langen Dammstrecke den idyllisch gelegenen Sihlsee (889). Nach vollzogenem Wechsel der Uferseiten setzt man seine Fahrt zunächst auf dem Westufer, dann nach nochmaligem Wechsel auf dem Ostufer über Euthal nach Unteriberg fort. Im Dorf hält man sich an der Straßenteilung re., will man auf das **Ibergeregg (1406)** gelangen. Die max. Steigung beträgt 13%, die Fahr-

Runde 3



Die viel gewundene Ostrampe des **Sattelleggs** erreicht zuletzt mit einer langen Geraden den Scheitel; dieser Übergang ist meist wenig befahren → Runde 3.



Empfehlenswert ist ein Besuch des hoch gelegenen **Wägitaler Sees**; seine Umrundung auf teilweise buckeligem Sträßchen erfolgt im Uhrzeigersinn → Runde 3.

Runde 3, Runde 4

bahn ist abschnittsweise nur knapp zweispurig breit. Auf der Abfahrt in Richtung Rickenbach gibt es unübersichtliche Kurven (teilweise sind Verkehrsspiegel aufgestellt) und mehrere Engstellen. Vom Pass-Scheitel Ibergereggen sind bis Schwyz knapp 11 km bei entsprechend behutsamer Fahrweise zurückzulegen.

Abstecher: Von der Wägitaler Straßen- teilung lohnt es sich, über Vorderthal noch weiter talein zu fahren und den reizvoll gelegenen **Wägitaler See (900)** im Uhr- zeigersinn zu umrunden. Bis zur Stau- mauer ist die Straße zweispurig breit ausgebaut; für die schmälere Uferstrecke besteht eine Einbahnregelung (aber Vorsicht, es gibt landwirtschaftlichen Ge-

genverkehr!) und eine Geschwindigkeits- beschränkung von 40 km/h. Im O be- rührt man den Ort Innerthal; die West- uferstrecke war im Bj. sehr buckelig. Hin und zurück 20 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

Abstecher: Von Birchli am Sihlsee zur **Benediktinerabtei Einsiedeln (881)**. Die Kirche gilt als bedeutendster Barock- bau der Schweiz und ist wegen ihrer far- benfrohen Wandmalereien besonders se- henswert. Einsiedeln weist aber noch ei- nen zweiten Superlativ auf, denn es han- delt sich um den berühmtesten und meist- besuchten Wallfahrtsort der Schweiz. Hin und zurück 4 km. Fahrtechnische Beur- teilung: leicht.

Zentralschweizer Pässetour, Süd***

4

Route: Andermatt (1447) – Hospental – Realp – Tiefenbach – Furkapass (2431) – Hotel Belvédère – Gletsch – Oberwald – Ulrichen – Nufenenpass (2478) – Val Bedretto – Airolo – St.-Gotthard-Pass (2108) über die Tremolakehren (alte Straße) – Hospental – Andermatt. **104 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Diese und die nächstfolgende Runde berücksichtigen die dicht beisammen- liegenden, anfahrbaren Hochpunkte und landschaftlichen Highlights der Zentral- schweiz. Nicht von ungefähr wurden bei- de Rundtouren mit allen drei zu verge- benden Sternchen ausgezeichnet! – Als AP für die südliche Rundfahrt wählen wir Andermatt. Im Nachbarort Hospental (1452) nimmt die abwechslungsvolle Stra-

ße über den **Furkapass (2431)** ihren An- fang; sie verbindet das Urserental mit dem Goms. Die gesamte, bis Gletsch 28 km messende Bergstrecke befindet sich in gutem Ausbauzustand. Die Fahrbahn- breiten schwanken zwischen 5 und 7.5 m, die Steigungen bzw. Gefälle betragen max. 11%. Wegen der Hochlage erstreckt sich die Wintersperre in der Regel von November bis Mai.



Skizze 4 Zentralschweizer Passetour, Süd

Man fährt in sw. Richtung und hat die vielgezackten Muttenhörner (3099) im Vorblick. In Realp (1540) setzt der eigentliche Anstieg ein. Die teilweise ausgesetzte Pass-Straße gewinnt mit neun Kehren rasch an Höhe, wobei man gute Ausblicke auf das Gotthardmassiv und den Oberalppass genießt. Über die Häusergruppe Tiefenbach (2106) erreicht man nach einer langen Hangstrecke hoch über dem unwirtlichen Garschental die Scheitelhöhe der Furka.

Rund 500 m jenseits der Wasserscheide bietet sich vom Parkplatz li. der Straße eine imposante Aussicht gegen W auf die Grimselstraße und die vergletscherten Drei- und Viertausender der Berner Alpen mit Finsteraarhorn (4274) und Lauteraarhorn (4042).

Die 10 km lange Walliser Rampe wurde großzügig ausgebaut und zählt landschaftlich betrachtet zweifellos zu den attraktivsten Strecken der Schweiz. Sie senkt sich zunächst leicht, dann stärker über zwei Kehren zum Hotel „Belvédère“ (2274); dort führt die Straße unmittelbar an den einst gewaltigen Eiskatarakt des Rhônegletschers heran. Leider verkürzt sich die Gletscherzunge durch den Klimawechsel mehrere Meter pro Jahr; um 1900 reichte sie noch bis ins Tal. Vom Parkplatz gegenüber des Hotels kann man zu Fuß eine künstlich angelegte, hellblau schimmernde Eisgrotte erkunden.

Mit einer Serpentinengruppe, einer Geradstrecke und nochmals vier Kehren gelangt man hinab nach Gletsch (1757). Besondere Vorsicht ist bei den zwei unbe-



Die Westrampe des **Furkapasses** vermittelt großartige Ausblicke auf die Kehren der gegenüberliegenden Grimsel-Bergstrecke; zu erkennen ist auch der Totensee → Runde 4.



Bei trockenem Wetter lohnt sich eine Fahrt auf der alten, zum Teil noch mit Kopfsteinen gepflasterten Straße durch das **Val Tremola**, dem „Tal des Zitterns“ → Runde 4.



Die hochalpine **Furka-Pass-Straße** zählt zu den imposantesten Bergstrecken in der Zentralschweiz; das Bild zeigt die noch Engstellen aufweisende Ostrampe → Runde 4.



Von der Scheitelhöhe des **Nufenen** mit dem kleinen, tiefblauen See hat man Prachtblicke auf Finsteraarhorn (4274), Schreckhorn (4078) und Lauteraarhorn (4042) → Runde 4.

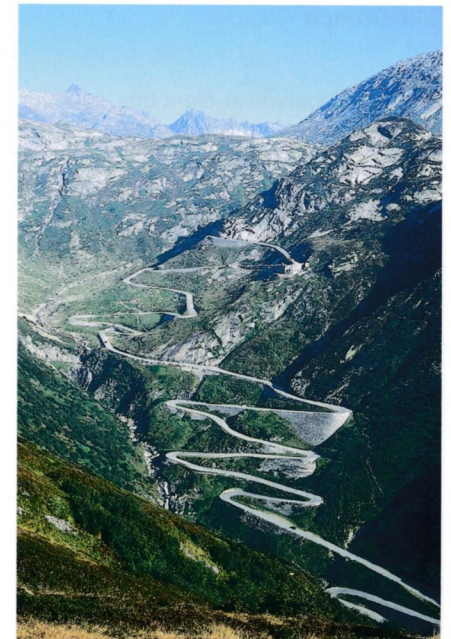
schränkten Übergängen der Furkabahn geboten; die alte, spektakuläre Eisenbahnstrecke Realp–Oberwald mit ihrem 1874 m langen Scheiteltunnel wird während des Sommers mit Dampfzügen befahren.

An der Straßenvereinigung mit der Grimselroute hält man sich li. Nun geht es, begleitet von der jungen Rhône, abwärts nach Oberwald (1386). Der Nachbarort Unterwassern liegt am Ausgang des neuen Furkabahntunnels. – Ulrichen, 11 km von Gletsch entfernt, ist AP der knapp 37 km langen Straße über den **Nufenenpass/Passo della Novena (2478)** nach Airolo. Die gesamte Strecke ist asphaltiert, auf der Ostrampe wurde abschnittsweise auch eine Betondecke aufgetragen. Die Fahrbahnbreiten messen zwischen 5 und 6 m. Die Höchststeigungen liegen auf der Walliser Rampe bei 11% mit einem kurzen Maximum von 13% im Aegintal (dort auch noch einige wenige Engstellen), auf der Tessiner Seite bei 10%. Von Ulrichen hat man bis zur Scheitelhöhe zehn Kehren zu durchfahren und gewinnt auf dieser 14 km langen Bergstrecke einen HU von 1132 m. An der vorletzten Kehre befindet sich re. die Abzw. der für den öffentlichen Verkehr gesperrten, 2 km langen Zufahrt zum Griessee (2386) bzw. zu dessen Stau-mauer, welche sich mächtig über dem Aegintal erhebt.

Die hochalpine Passregion mit ihrem winzigen See ist von ursprunghafter Wildheit. Großartig ist der Blick gegen NW auf die vergletscherten Drei- und Viertausender der Berner Alpen, aus denen Finsteraarhorn (4274), Schreckhorn (4078) und Lauteraarhorn (4042) herausragen. In vier Kehren senkt sich die Tessiner Rampe zur Alpe Cruina (2028) hinab. Eindrucks-voll ist der Rückblick durch das Val Cor-no auf den zerklüfteten Nufenenstock (2866). All'Acqua (1644) liegt direkt un-

terhalb des San-Giacomo-Passes (2313), welcher allerdings von N her nicht an-fahrbar ist, sondern nur einen Übergang für Wanderer in das Formazzatal herstellt. Die Straße talaus nach Airolo an der Gott-hardroute wurde zeitgemäß ausgebaut und gewährleistet ein rasches Vorwärts-kommen. Ronco, Bedretto, Villa und Os-sasco werden im Val Bedretto umfahren.

In Airolo (1175) hat man je nach Witte-rung und Straßenzustandsverhältnissen die Wahl, entweder die völlig neu tras-sierte Gotthard-Südrampe der Hauptstra-ße 2 über sechs Kehren bzw. weit aus-holenden Schleifen mit Tiefblicken in das Bedrettetal und ins Valle Leventina zu be-nützen oder vom Ponte di mezzo (1729) auf der kühnen Serpentinanlage durch das Val Tremola (Tal des Zitterns) zum Scheitel des **St. Gotthard (2108)** „hinauf-zuklettern“. Diese äußerst interessante



Alte **Tremola-Straße** → Runde 4.

Bergstrecke mit ihren 24, dicht übereinander errichteten Kehren ist eine Art straßenbautechnisches Denkmal und wird stilgerecht instand gehalten. Bei Nässe sollte man allerdings die alte Tremolastraße wegen ihres gefährlich glatten Kopfsteinpflasters meiden! – Das Museum auf der Passhöhe zeigt eindrucksvoll die Ge-

schichte der Gotthardüberquerungen mit all ihren Schwierigkeiten in der Vergangenheit. – Während der 9 km langen Abfahrt hinab in das Urserental verliert man 628 Höhenmeter bei ausgeglichenem Gefälle von durchschnittlich 8%. Von Hospental (1452) zurück nach Andermatt verläuft die Straße dann 3 km fast flach.

5

Zentralschweizer Pässetour, Nord***

Route: Andermatt (1447) – Wassen – Meien-Dörfli – Färnigen – Sustenpass (2224) – Gadmen – Nesselthal – Wiler – Innertkirchen – Guttannen – Grimselpass (2165) – Gletsch – Hotel Belvédère – Furkapass (2431) – Tiefenbach – Realp – Hospental – Andermatt. **119 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Zweckmäßigerweise dient uns auch für die nördliche Zentralschweizer Runde Andermatt als Basisort. Zum Auftakt der Tour leitet die Hauptstraße 2 durch die romantische **Schöllenen Schlucht**.

Im Anschluss benützt man die Umfahrung von Göschenen. Die zwischen Wassen (916) und Innertkirchen 46 km messende Straße über den **Sustenpass (2224)** weist durchgehend eine 6 m breite Fahrbahn auf, die max. Steigung beträgt 9%.

Auf der Ostrampe ist bis zur Scheithöhe ein HU von 1300 m, auf der Westrampe nach Innertkirchen durch das Gadmental ein solcher von 1600 m zu überwinden. Die Sustenstraße zählt wegen ihrer beispielhaften Anlage, die sich hervorragend der Landschaft anpasst, zu den schönsten Hochstraßen im Alpen-

raum. Sie kommt mit einem Minimum von Kurven und Kehren aus und hat sehr ausgewogene Steigungsverhältnisse.

Die Bergstrecke nimmt in Wassen ihren Ausgang und überwindet mit einer nach N ausholenden Schleife die wilde Mündungsschlucht der Meienreuss; dabei sind drei Tunnels und eine Kehre zu durchfahren. Noch vor Meien-Dörfli (1274) öffnet sich das freundliche Meiental. Die Pass-Straße zieht, vorbei am Weiler Färnigen (1450), in langen Geraden taleinwärts. Über zwei, dem Steilhang abgerungene Kehren erreicht man nach 18 km das Ostportal des 325 m langen, beleuchteten Scheiteltunnels.

Am w. Ausgang des Tunnels auf der Berner Seite des eigentlich 2259 m hohen Sustenpasses hat man unvermittelt ein

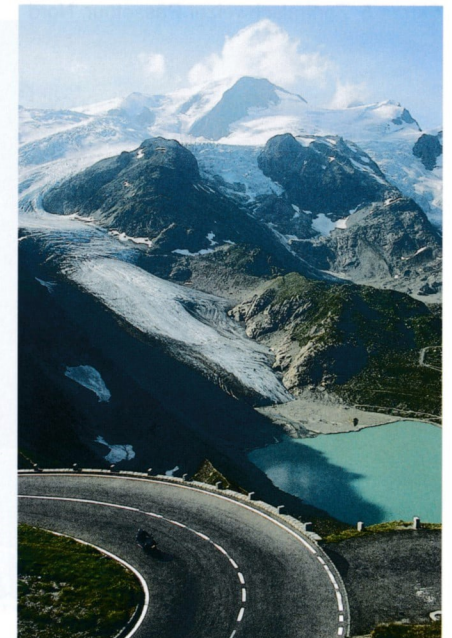


Auf der **Sustenpass-Ostrampe** weist das Wappen von Uri auf die Kantongrenze hin → Runde 5.

großartiges Panorama vor sich. Es fächert sich während der Abfahrt noch weiter auf. Besonders eindrucksvoll ist der gewaltige, vom Gwächtenhorn (3420) und von den Tierbergen herabziehende Steingletscher, ein mächtiger Eisstrom, welcher im SO von der markanten Pyramide des Sustenhorns (3503) flankiert wird.

Die Pass-Straße, welche dem Motorradfahrer einen bemerkenswerten Fahrgegnuss vermittelt, senkt sich allmählich über den Himmelrank in den Boden des Gadmentals. Niemand versäume es, auf diesem letztgenannten Abschnitt eine Rast einzulegen, um das großartige Hochgebirgspanorama mit Muse zu genießen!

Am Bäregg passiert man mehrere kurze Tunnels und fährt dann über fünf Kehren auf bewaldeter Strecke hinab nach Gadmen (1205), das von den zerklüfteten Kalkriffen der Gadmerfluh (2779) überragt wird. Die Talfahrt hinab nach Innert-



Sustenstraße mit Steingletscher → Runde 5.

Runde 5



Skizze 5 Zentralschweizer Passetour, Nord

kirchen gestaltet sich abwechslungsreich. Unterhalb von Nessental (925) zweigt rechts das Stichsträßchen zum Engstlensee ab → Abstecher. Bei Wiler (760) bietet sich ein Durchblick zum unverwechselbaren Großen Engelhorn (2781).

Von Innertkirchen (625) aus wendet man sich dem **Grimsepass (2165)** zu. Die Nordrampe auf Berner Seite wurde in den vergangenen Jahren großzügig ausgebaut, wobei drei Tunnel neu errichtet worden sind. Die Steigungsmaxima erreichen nur 10%, die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 6 und 7.5 m. Auch größere Reisebusse können sich jetzt auf der Grimsel problemlos begegnen.

Der Lauf der Aare bewirkte im Haslital die Bildung mehrerer Talstufen, welche von der, aus fünf Einzelwerken bestehen-

den Gesamtanlage der Kraftwerke Oberhasli zur Gewinnung elektrischer Energie genutzt wird. Die fjordartigen Stauseen verleihen der Passregion ihren eigenartigen Reiz. In mehreren Windungen und zuletzt mit zwei Kehren klettert die modernisierte Alpenstraße zur Sperrmauer des Stausees Räterichsboden (1767) hinauf, um dann an seinem Ostufer entlangzuziehen. Wenig weiter zeigen sich die Staumauern der Seeuferegg-Sperre und jene der Spitalamm-Sperre.

Beide stauen den 5.5 km langen Grimselsee (1909), welcher sowohl vom Oberaargletscher als auch vom Unteraargletscher gespeist wird. Das bewirtsch. Grimselhospiz (1980) thront auf dem Felsriegel des Nollen und bietet einen bemerkenswerten Ausblick nach W auf das Finsteraarhorn (4274).

Runde 5



Der Abstecher von Innertkirchen zur **Schwarzwaldalp** bietet prachtvolle Blicke auf den Rosenlaugigletscher, das Wellhorn (3192) und das Wetterhorn (3701) → Runde 5. Foto Th. Denzel



Die großzügig trassierte **Susten-Pass-Straße** wurde in den Jahren 1938-45 erbaut; statt Beton wurden dem Auge gefällige Natursteine für die Stützmauern verwendet → Runde 5.

Vom Grimselsee steigt die Hauptstraße 6 mit vier Kehren gegen den Pass-Scheitel der Grimsel (2165) an, über welchen die Grenze zwischen den Kantonen Bern und Wallis verläuft. Zwischen gerundeten Felsen liegt der kleine Totensee.

Auf der Südrampe vollzieht sich der Abstieg nach Gletsch (1757) in sechs dicht übereinander angeordneten Kehren über die steile Meienwand, wobei auch der untere Abschnitt großzügig ausgebaut wurde. Man genießt eindrucksvolle Ausblicke auf den Eiskatarakt des sich stark im Rückzug befindlichen Rhônegletschers und zu den Serpentinaen der Furkastraße. Durch das Tal zieht das silberne Band der jungen Rhône, die hier im „Goms“ Rotten genannt wird. Im Hotelort Gletsch findet die Vereinigung mit der Hauptstraße 19 statt. Distanz von Innertkirchen bis Gletsch 32 km. – Beschreibung der Strecke Gletsch–



Nufenen im Juni → Runde 5. Foto G. Loy

Andermatt über den **Furkapass (2431)** → **Route 4**, Zentralschweizer Pässetour, Süd (in umgekehrter Richtung).

Abstecher: Zwischen Nesselthal und Wiler bzw. von der Sustenstraße zur **Engstlenalp (1837)**. 3 km oberhalb Wiler (735) zweigt re. das gebührenpflichtige Bergsträßchen zur Engstlenalp ab. Es ist bei einer Fahrbahnbreite von nur 3.2 m durchgehend asphaltiert. Ausweichstellen erkennt man auf Sichtweite. Die Steigung überschreitet nirgends 12%. Die Mauteinhebelle befindet sich beim Gh. „Wagenkehr“ (1213), das man nach einer kurvigen Steigungsstrecke im Mühlewaldtal erreicht. Dahinter wendet sich die Straße dem malerischen Gental zu. Im Rückblick zeigen sich die zerklüfteten Engelhörner (2885), darüber Wetterhorn und Schreckhorn (4078). Nach 13 km endet die Fahrt am großen Parkplatz vor dem stimmungsvollen Engstlensee, dessen eindrucksvolle Kulisse die firnbedeckten Felsgestalten der Titlisgruppe (3238) und der Wendenstöcke bilden. Hin und zurück 26 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Innertkirchen (625) zur **Aareschlucht** und über das Gh. „**Rosenloui**“ (1328) zur **Schwarzwaldalp (1454)**. Fährt man auf der Hauptstraße in Richtung Meiringen, so ergibt sich schon bei der ersten Kehre eine passende Gelegenheit, die großartige Aareschlucht zu besichtigen. Die rund 1.5 km lange Klamm wurde in tausenden Jahren von der Aare in einen Felsriegel gesägt; ein kühn angelegter Fußsteig erschließt die Schlucht mit ihren Nischen, Grotten und Kesseln.

Wenig weiter zweigt von der Anhöhe Lammi (786) li. die vorwiegend einspurige Postbusstraße mit Ausweichen ins Rosenloui ab. Sie ist durchgehend asphaltiert.



Am **Grimselpass** dominiert der tiefblaue Totensee; von der Scheitelhöhe zweigt das empfehlenswerte Stichsträßchen zum Oberaargletscher ab → Runde 5.



Von der Südrampe des **Grimselpasses** hat man gute Sicht auf die Kehren der Furkastraße und den immer weiter zurückschrumpfenden Rhônegletscher → Runde 5.



Im Vordergrund **Grimselsee** mit Hospiz, dahinter **Räterichsbodensee** → Runde 5.



Rhônegletscher → Runde 5. Foto G. Loy

tiert, ihre max. Steigung beträgt 12%. Die Bergstrecke führt zunächst durch den Wald zum Gh. „Zwirgi“ hinauf. Von dort leitet ein kurzer Fußsteig zum imposanten Reichenbachfall. Setzt man seine Fahrt auf dem Bergsträßchen fort, so zeigen sich bald die trutzigen, stets firnbedeckten Paradegipfel von Wetterhorn (3701) und Eiger (3970). Bei Gschwandenmaad (1311) weitet sich die Aussicht auch auf die Engelhörner und den Rosenlaugletscher. Man kommt am Gh. „Rosenlauri“ vorbei, in dessen Nähe sich der Eingang zur sehenswerten **Gletscherschlucht** befindet; sie kann von Mitte Mai bis Mitte Oktober besichtigt werden.

Nach zirka 11 km erreicht das Sträßchen beim Gh. „Schwarzwaldalp“ den EP der öffentlich benützbar Strecke. Eine Weiterfahrt über die Große Scheidegg (1962) nach Grindelwald ist nur den Bussen der PTT erlaubt. – Hin und zurück 27 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Vom Grimselpass zum **Trübegg (2379)** und **Oberaarsee (2303)**. Das zwar asphaltierte, jedoch nur einspurige Werksträßchen der Kraftwerke Oberhasli AG hat seinen AP unmittelbar am Scheitel der Grimsel. Auf dem 6 km langen, mautfreien Privatsträßchen wurde ein ampelgeregelter Einbahnverkehr eingerichtet: zur vollen Stunde steht die Ampel am Beginn auf Grün; jeweils zur halben Stunde wird vom EP am Oberaarsee freie Fahrt signalisiert. Die Einfahrphasen betragen beiderseits 10 Min. Ein Einordnen in den fließenden Richtungsverkehr ist daher genau zu beachten! Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 40 km/h begrenzt, die max. Steigung beträgt 12%.

Das Sträßchen verläuft, mäßig ansteigend, an der steilen Bergflanke hoch über dem Grimselsee nach W. Man hat unvergessliche Ausblicke auf das Finsteraarhorn (4274) und das Lauteraarhorn (4042). Unterhalb der Lauteraarhütte zieht der gewaltige Eisstrom des Unteraargletschers herab. Am Trübegg erreicht das Werksträßchen in 2379 m Höhe seinen Kulminationspunkt; anschließend leitet es auf einer Gefällestrecke über zwei Kehren zum bewirtsch. Berghaus Oberaar (2338) und zum Oberaarsee hinab. Von der Dammkronen kann man Prachtblicke auf den Oberaargletscher und das Oberaarnhorn genießen. Hin und zurück 12 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Rund um das Briener Rothorn**

6

Route: Thun (560) – Steffisburg – Oberei – Schallenberg-Sattel (1167) – Schangnau – Wiggen – Schüpfheim – Sörenberg – Glaubenbüelenpass (1611) – Kleintell – Giswil – Lungern – Brünigpass (1008) – Brienzwiler – Brienz – Interlaken – Unterseen – Merlingen – Gunten – Thun. **150 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

Eine interessante Route, welche sowohl im Hinterland großer Alpenseen mehrere Hochpunkte berührt als auch lange Uferstrecken im N des Briener und Thuner Sees miteinbezieht. Als touristische Höhepunkte lassen sich der Schallenberg-Sattel, der Glaubenbüelenpass, der Brünigpass, die Variante über Beatenberg und der lohnende Abstecher hinauf zur Aelggi-Alp bezeichnen. Den Motorradfahrer wird die viel gewundene, abschnittsweise schmale Ostrampe des Glauben-

büelenpasses besonders ansprechen. Stärkere Verkehrsfrequenzen weisen Brünigpass und die n. Uferstraße am Briener See auf. Die Runde wird im Hinblick auf eine landschaftliche Steigerung von Thun aus im Uhrzeigersinn vorgegeben.

Vom günstig erreichbaren Straßenknoten Thun bzw. Thun-Nord der N 6 fährt man zunächst in den Nachbarort Steffisburg und hinauf nach Oberei (907). Die Westrampe des **Schallenberg-Sattels**

(1167) weist nur einen HU von 260 m auf, den man mit wenigen Kehren gewinnt. Auf der ebenfalls gut ausgebauten Ostrampe gelangt man hinab ins Emmental nach Schangnau (930). Durch eine sanfte Landschaft mit saftig grünen Wiesen führt das Asphaltband über Marbach nach Wiggen, wo man auf die Hauptstraße 10 trifft. Noch vor Schüpfheim verlässt man das Entlebuch re. durch das Tal der Waldemme.

In Sörenberg (1159) beginnt die offiziell als „Panoramastraße“ bez. Bergstrecke über den **Glaubenbüelenpass (1611)**. Steigung bzw. Gefälle sind mit 12% ausgeschildert. Re. hat man die Talstation der Seilbahn auf das Brienzner Rothorn (2350), einen berühmten Aussichtsberg, auf den von der Brienzner Seite eine Zahnradbahn hinaufführt. Die Talstation liegt außerhalb von Sörenberg und ist vom Ort 2.5 km entfernt. Der Scheitel des Passes und vor allem die Ostrampe vermitteln vortreffliche Ausblicke auf den Sarner See, das Stanser Horn und den Pilatus.

S. von Giswil (485) mündet man in die Hauptstraße 4 ein und gelangt über den zahmen **Brünigpass (1008)** bei max. 10% Gefälle hinab nach Brienz. Eine besondere Attraktion ist dort die älteste Dampfzahnradbahn der Schweiz: die Brienz Rothorn Bahn, eröffnet 1892; von der Talstation gegenüber des Bahnhofs bzw. der Schiffsanlegestelle überwindet sie, teilweise kühn in den Fels trassiert, bis zur Bergstation Rothorn Kulm einen HU von 1678 m.

Auf der 21 km langen Uferstrecke des Brienzner Sees geht es weiter nach Interlaken (572). Man bleibt nun auf der Norduferstraße und fährt am Thuner See entlang. Der Parkplatz für Besucher der Beatushöhlen (621) befindet sich zirka 6 km von Interlaken entfernt. Den weiter ober-

halb gelegenen Eingang der labyrinthartig verlaufenden Höhlen mit Tropfsteingebilden erreicht man über einen Fußsteig in 10 Min., Führungen finden täglich zwischen 10.30 und 17.00 Uhr statt (nähere Infos im Internet unter www.beatushoehlen.ch). Vorbei an der Beatenbucht, kommt man über Merligen und Gunten nach Thun zurück. In der Altstadt beeindruckt das stattliche Schloss, in dem das Historische Museum untergebracht ist.

Variante: Von Interlaken über **Beatenberg (1150)** nach Gunten. Man folgt zunächst der HT nach Unterseen, wo die ausgeschilderte Postbusstraße nach Beatenberg beginnt. Zweispurig breit ausgebaut und in gutem Zustand aber windungsreich bewältigt sie einen HU von knapp 600 m. Der hübsch auf einer Terrasse gelegene Luftkurort mit den Fraktionen Waldegg, Spirenwald und Schmocken wurde durch eine Gondelbahn mit dem aussichtsreichen Niederhorn (1950) verbunden. Grandios ist der Blick auf die Berner Alpen mit den Eisriesen Eiger (3970), Mönch (4099) und Jungfrau (4158)!

Bei Km 13.6 ab Unterseen befindet sich am Ortsende von Beatenberg ein Ticketautomat für die Benützung der hier beginnenden Grönstraße. Die Gemeinde bittet um einen freiwilligen Beitrag (Autos und Motorräder im Bj. einheitlich 5,00 CHF) zur Erhaltung des nachfolgenden, 6 km langen, meist in Hanglage verlaufenden und deshalb recht kostenintensiven Abschnittes Richtung Sigriswil. – Das durchgehend asphaltierte Sträßchen ist kaum breiter als 3 m und hat nur wenige Ausweichstellen. Es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h, vor Steinschlaggefahr wird gewarnt. Ausgesetzte Stellen sind mit einem Eisengeländer abgesichert. Man passiert zwei einspurige, unbeleuchtete Felstunnels und mehrere, durch Felsvorsprünge unüber-



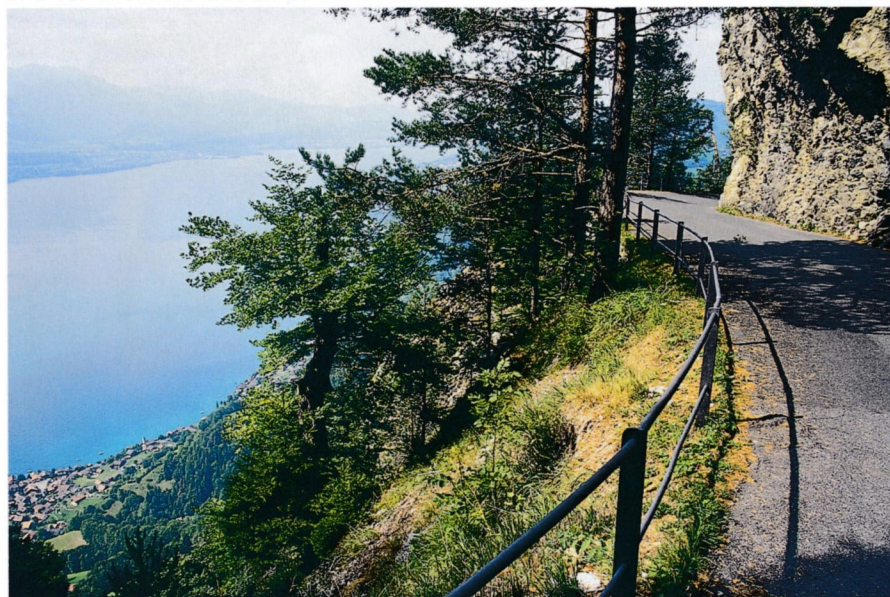
Die Ostrampe des **Glaubenbüelenpasses** vermittelt eine weitreichende Aussicht auf den hübsch im Tal liegenden Sarner See → Runde 6.



Die Norduferstraße des **Thuner Sees** verläuft teilweise hoch über dem Wasserspiegel; manche Abschnitte wurden in den steilen Fels geschlagen → Runde 6.



Durch einen lieblich anmutenden Landstrich leitet die Westrampe des **Glaubenbüelenpasses** hinab nach Sörenberg in das Tal der Waldemme → Runde 6.



Ein schmales Asphaltsträßchen, für dessen Benützung um einen Beitrag ersucht wird, führt von **Beatenberg** Richtung Sigriswil; tief unten breitet sich der Thuner See aus → Runde 6.



Skizze 6 Rund um das Brienzer Rothorn

sichtliche Kurven. Aus- bzw. Tiefblicke bieten sich auf den Thuner See. Nach Querung des eingeschnittenen Justistals, in dessen Bereich mit Weiderosten und -vieh zu rechnen ist, kommt man am Wyssentalplatz (1001), einem mit Tischen, Bänken und Brennholz ausgestatteten Grill- und Picknickplatz vorbei. Nach Sigriswil sind es von dort noch 3 km. In Gunten mündet man schließlich in die Uferstraße des Thuner Sees ein. – Plus 15 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Giswil zum **Berggh. „Aelggi-Alp“ (1650)**. Man fährt Richtung Sarnen, benützt aber nicht den 5.2 km langen Umfahrungstunnel Sachseln, sondern die alte Straße und kommt in den Weiler Edisried. Von diesem Ortsteil der Gemeinde Sachseln führt eine Panora-

mastraße bergwärts; ihre Asphaltdecke war im Bj. etwas desolat und es gab im Wald einen zirka 500 m messenden geschotterten Abschnitt.

Von einer scharfen Linkskurve zweigt re. das einspurige Sträßchen zur Aelggi-Alp ab, HT. Es ist durchwegs asphaltiert bzw. betoniert, weist nur wenige Ausweichen auf und hat keine Randsicherungen. Die Höchststeigung beträgt 18%. Ausgesetzte Stellen gibt es vor allem dort, wo sich das Sträßchen in zwei Kehren eine Felswand hinaufschraubt. An Samstagen, Sonntag und Feiertagen gilt für die 5.1 km lange Bergstrecke bis zum Parkplatz unmittelbar unterhalb des Berghotels eine Einbahnregelung: Bergfahrten zur geraden Stunde, Talfahrten zur ungeraden Stunde; die Einfahrt ist jeweils 40 Min. lang ge-



Von der **Aelggi-Alp** kommend, kann man hoch über dem **Sarner See** ein Sträßchen in Terrassenlage nach Flüeli-Ranft benützen; der Blick reicht bis Luzern → Runde 6.



Den geografischen Mittelpunkt der Schweiz markiert eine Pyramide aus Metall auf der **Aelggi-Alp**; nebenbei wurde ein Grillplatz mit Tischen und Bänken eingerichtet → Runde 6.

stattet. – Auf der weitläufigen Alp mit dem hübschen Bergkirchlein und mehreren Sennerhäuschen markiert eine Metallpyramide den geografischen Mittelpunkt der Schweiz; direkt daneben wurden Picknickplätze mit Bänken und Tischen sowie ein Grillplatz eingerichtet. – Wieder am Beginn des Bergsträßchens ange-

langt, empfiehlt sich für die weitere Abfahrt die Fortsetzung der Panoramastraße nach Flüeli-Ranft (723). Sie bietet herrliche Ausblicke, welche vom Glauenbüelenpass über den Sarner See bis nach Luzern reichen. – Hin und zurück 34 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.

Pässe zwischen Genfer See und Berner Oberland*

7

Route: Aigle (417) – Le Sépey – Col des Mosses (1445) – La Lécherette – Les Moulins – Montbovon – Epagny – Broc – Charmey – Jaun – Jaunpass – (1509) – Reidenbach – Zweisimmen – Saanenmöser – Saanen – Gstaad – Gsteig – Reusch – Col du Pillon (1546) – Les Diablerets – Col de la Croix (1778) – Villars-sur-Ollon – Ollon – Aigle. **168 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

Zwischen Thuner und Genfer See sind die „Pässezwillinge“ Col des Mosses und Col du Pillon von größerer Bedeutung. Während der Col des Mosses den bequemeren Übergang in das Untere Rhône-tal darstellt, entschädigt die Strecke über den Col du Pillon durch ihre Ausblicke auf die Diablerets (Teufelshörner). Auch findet der Bergfahrer im Col de la Croix eine landschaftlich interessante Fortsetzung auf dem Weg zum Genfer See bzw. in das Rhône-tal.

Eine willkommene Alternative zum modern ausgebauten Col des Mosses bietet der weit im W gelegene Sattel Les Agites und die anschließende „Route de l'Hongrin“ → Variante. – Als Verbindungsspanne fungiert schließlich der Jaunpass, welcher eine direkte Verbindung zwischen

Bulle und Interlaken herstellt. Die vorgegebene Rundtour unternimmt man mit Vorzug im Uhrzeigersinn.

Von Aigle im Rhône-tal folgt man der Hauptstraße 11 hoch über der Grande Eau mit zahlreichen Windungen hinauf nach Le Sépey (975) im Ormont-Dessous. An der großen Straßenteilung hält man sich li. und erreicht nach insgesamt 18 km den fast flachen Scheitel des **Col des Mosses (1445)**. Nach SO blickt man auf La Tonnelle (2540) und den Skiberg Pic Chaussy (2351).

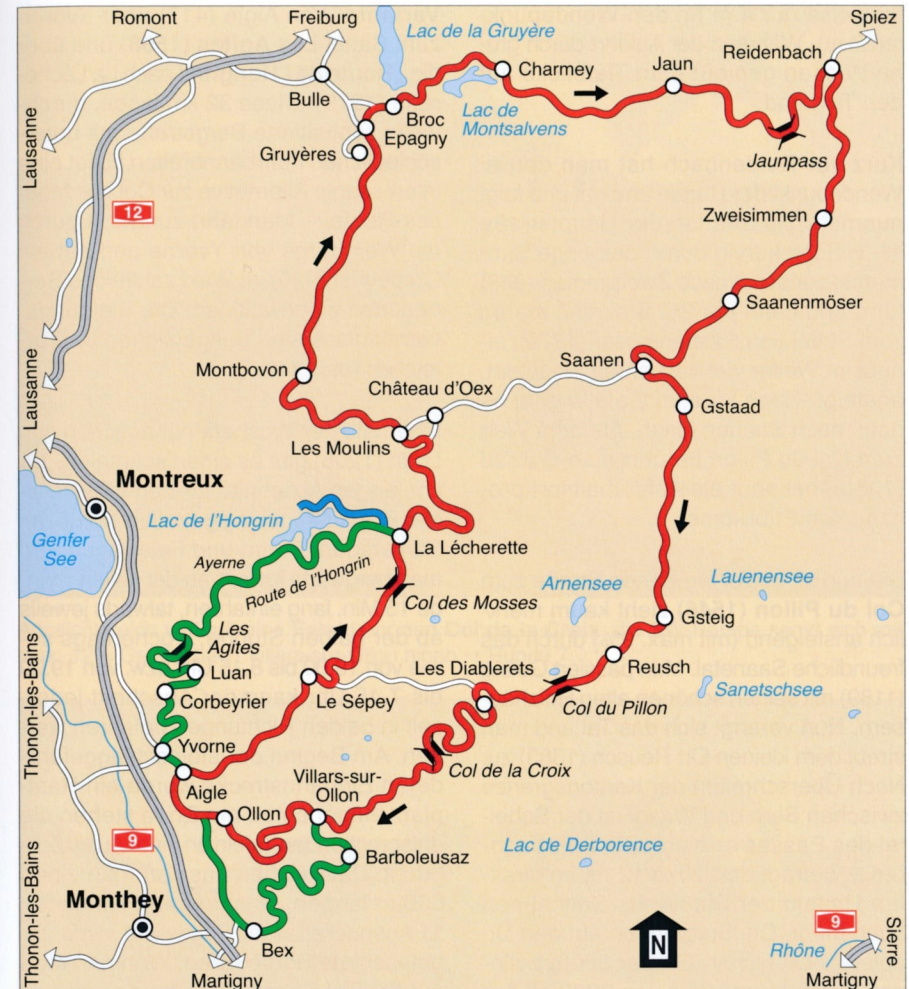
Château-d'Oex (958) bleibt re. liegen, indem man s. des Ortes die Hauptstraße verlässt und über Les Moulins auf einer, das Haute Gruyère durchziehenden Verbindungsstraße in Richtung Bulle weiter-



Die NO-Rampe des Sattels **Les Agites** weist keine nennenswerten Steigungen/Gefälle auf; Vorsicht ist jedoch bei den rutschigen Weiderosten aus Eisen geboten → Runde 7.



Für den 500 m langen, einspurigen Felstunnel von **Les Agites** gilt eine zeitliche Einbahnregelung; schartenartige Öffnungen lassen Tageslicht einfallen → Runde 7. Foto Th. Denzel



Skizze 7 Pässe zwischen Genfer See und Berner Oberland

fährt. Will man das malerische Städtchen Gruyères besichtigen, so muss man bereits in Epagny abzweigen und der HT folgen. – Die Rundtour berührt Bulle nicht. Um einen Umweg zu vermeiden, folgt man von Epagny re. der kurzen Verbindung nach Broc, 2 km. – Die viel landschaftliche Abwechslung bietende Bergstrecke zum **Jaunpass (1509)** leitet dicht am Lac de Montsalvens vorbei nach Char-

mei. Neben dem Jaunbach führt sie in den Ort Jaun und bei max. 14% Steigung zum bewaldeten Scheitel des Passes hinauf. Die Fahrbahnbreite beträgt 6 bis 7 m. Es sind nur drei Kehren, aber mehrere unübersichtliche Kurven zu durchfahren. Die NO-Rampe hinab nach Reidenbach (845) wartet mit zehn Kehren und einem Gefälle von 11% auf, die Fahrbahnbreite beträgt auf dieser Seite stel-

lenweise nur 4 m (in den Wendepunkten 7 m). Während der Abfahrt durch grüne Wiesen genießt man Tiefblicke auf den Talgrund.

Kurz vor Reidenbach hat man den n. Wendepunkt der Runde erreicht und folgt nunmehr bis Saanen der Hauptstraße 11, welche kurvig durch das enge Simmental zunächst nach Zweisimmen (948) führt und dann mit 9% Steigung mäßig zum Sattel von Saanenmöser (1279), einem im Winter viel besuchten Skigebiet, ansteigt. Nach kurzem Gefälle geht es dann nach Saanen hinab. Auf dem Weg zum Col du Pillon berührt man Gstaad (1050), bekannt als Aufenthaltsort prominenten Publikums.

Die nun schmaler werdende Straße zum **Col du Pillon (1546)** zieht kaum merklich ansteigend (mit max. 9%) durch das freundliche Saanetal. Man passiert Gsteig (1189) mit seinen schönen alten Holzhäusern. Nun verengt sich das Tal und man strebt dem kleinen Ort Reusch (1383) zu. Nach Überschreiten der Kantonsgrenze zwischen Bern und Waadt ist der Scheitel des Passes erreicht. Die Fahrbahnbreite beträgt dort zirka 12 m, im direkten Umfeld der Diablerets-Seilbahnen auch mehr. Die Bergstation auf den Diablerets-Gletscher (Glacier 3000) befindet sich in einer Höhe von 2930 m. Auf der Westrampe geht es 5 km hinab in den Ort Les Diablerets (1185).

Eine 17 km lange, gut ausgebaute Bergstraße leitet durch das Ormont-Dessus zum **Col de la Croix (1778)** hinauf und talwärts über Villars-sur-Ollon (1253) und Ollon nach Aigle. Diese empfohlene Bergstrecke ist sowohl fahrtechnisch als auch landschaftlich wesentlich lohnender als die direkte Abfahrt von Les Diablerets über Sépey hinab ins Tal.

Variante: Von Aigle (417) über Yvorne zum Sattel **Les Agites (1558)** und über die „**Route de l'Hongrin**“ nach La Lécherette (1379). Diese 32 km lange, durchwegs asphaltierte Bergstraße mit unterschiedlichen Fahrbahnbreiten bildet eine interessante Alternative zur Col des Mosses-Route. – Man fährt zunächst durch die Weinberge von Yvorne und hat bis Corbeyrier (920) im Wald zahlreiche Serpentine zu bewältigen. Die Steigungsverhältnisse sind ausgeglichen und erreichen max. 14%.

Oberhalb der Wochenendhäuschen von Luan (1205) gibt es einen schmalen, 1,1 km langen Abschnitt, für den eine zeitliche Einbahnregelung getroffen wurde: an Samstagen, Sonn- und Feiertagen darf man bergwärts jeweils ab der vollen Stunde 15 Min. lang einfahren, talwärts jeweils ab der halben Stunde; wochentags sowie von 19.00 bis 8.15 Uhr bzw. von 19.00 bis 7.45 Uhr kann der Abschnitt jederzeit in beiden Richtungen befahren werden. Am Beginn der steinschlaggefährdeten Einbahnstrecke wurde ein Rastplatz eingerichtet, am Ende stehen die entsprechenden Tafeln an einer Ausweichebucht. Dazwischen passiert man einen 500 m langen, einspurigen Felstunnel; 11 Ausgucke lassen Tageslicht in die unbeleuchtete Röhre fallen. Während man auf der SW-Rampe des Überganges Les Agites einen doch beachtlichen HU von 1141 m überwindet, ist die NO-Rampe kaum ausgeprägt.

Man setzt seine Fahrt nun durch Almgelände (Vorsicht Weideroste) fort und findet dann Anschluss an die zweispurig breit ausgebaute „Route de l'Hongrin“. Sie präsentiert sich in bestem Zustand und dient dem Militär zeitweise zu umfangreichen Übungen; großzügig angelegte Parkplätze und nummerierte Brä-



Aussichtsreich verläuft eine Fahrt über den **Col de la Croix**; die SW-Rampe senkt sich mit max. 12% Gefälle nach Villars-sur-Ollon hinab → Runde 7.



Zur Staumauer des **Lac de l'Hongrin** kann man auf einem ein- bis knapp zweispurigen, betonierten Fahrweg gelangen → Runde 7. Foto Gottfried Loy



Während die Scheitelhöhe des **Jaunpasses** überwiegend bewaldet ist, weitet sich auf seiner NO-Rampe die Sicht ins Simmental → Runde 7.



Von der NO-Rampe des **Col de la Croix** genießt man sowohl Blicke auf den Straßenverlauf als auch auf das Diablerets-Massiv → Runde 7.

cken, deren Pfeiler mit Zielkreuzen gekennzeichnet wurden, zeugen von den Manövern. Die Wasserscheide befindet sich bei Ayerne (1490) am Beginn des Hochtales, in dem auch der Lac de l'Hongrin (1255) aufgestaut wurde; er entwässert zur Sarine ins Haute Gruyère. Die Hangstrecke hoch über dem Stausee mit seinen fjordähnlichen Gliedern beeindruckt den Vorüberziehenden. In La Lécherette mündet man schließlich in die vom Col des Mosses herabziehende Hauptstraße 11 ein. Plus 14 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Von Villars-sur-Ollon führt ein s. Zweig über Barboleusaz nach Bex ins Rhônetal. Diese kurvenreiche Strecke bringt dem Motorradfahrer viel Fahrver-

gnügen. Auf der gut ausgebauten Hauptstraße 9 gelangt man schließlich nach Aigle. Plus 10 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von der „Route de l'Hongrin“ zur **Staumauer** des **Lac de l'Hongrin (1255)**. Noch bevor man nach La Lécherette kommt, findet man 500 m w. von der Einmündung in die Hauptstraße 11 li. die Abzw. mit der HT „Barrage Hongrin“. Der betonierte Fahrweg mit Stoßfugen ist 3 m breit und hat nur wenige Ausweichen. Nach 6.2 km auf aussichtsreicher Strecke erreicht man die Sperrmauer. – Eine Weiterfahrt Richtung Col de Jaman (1512) bzw. Montbovon ist nicht gestattet. – Hin und zurück 13 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Über den Großen St. Bernhard**

8

Route: Martigny (471) – Bourg – Les Valettes – Bovernier – Sembrancher – Orsières – Rive Haute – Liddes – Bourg-St-Pierre – Großer St. Bernhard/Col du Grand St-Bernard (2469) – St-Rhémy – St-Oyen – Étroubles – Gignod – Aosta – Sarre – Morgex – Pré-St-Didier – Courmayeur – Entrèves – Montblanc-Tunnel (1397) – Chamonix – Col des Montets (1461) – Le Châtelard – Col de la Forclaz (1527) – Bourg – Martigny. **174 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Diese Tour umrundet das Dreiländereck Schweiz-Italien-Frankreich, wobei die von Martigny bis Aosta 78 km messende Route über den Großen St. Bernhard den landschaftlich und fahrerisch lohnendsten Streckenabschnitt bildet. Das weiter w. gelegene Montblanc-Massiv mit dem höchsten Gipfel der Alpen (4807)

wird hingegen mit einem mautpflichtigen Tunnel unterfahren. – Im SO von Martigny wurde nahe des Amphitheaters in der Fondation Pierre Gianadda neben archäologischen Funden und Gemälden auch ein Automobil-Museum untergebracht; es zeigt rund 50 fahrtüchtige Oldtimer aus den Baujahren 1897 bis 1939.



Der **Große St. Bernhard** bildet einen landschaftlich hochrangig einzustufenden Übergang; im Bild die von Martigny ausgehende Nordrampe → Runde 8.

Vom Straßenknoten Martigny am Rhône-knie fährt man zunächst nach Bourg. Auf der vorzüglich ausgebauten Hauptstraße 21 gelangt man durch das enge Tal der Drance rasch nach Sembrancher (712). In Orsières (887) mündet das landschaftlich sehr reizvolle Val Ferret; hinter dem Ort gewinnt die Straße zunächst in zwei großzügig angelegten Kehren an Höhe. Man hat einen schönen Blick auf die Ostflanke des Montblanc-Massivs; über dem Talschluss des Val d'Entremont wird die firnbedeckte Pyramide des Mont Vélan (3734) sichtbar. Vor Rive Haute (1223) sind erneut zwei Serpentinien zu bewältigen; li. abseits bleibt Liddes (1346).

Oberhalb von Bourg-St-Pierre (1632) beginnt die gedeckte Zufahrt zum Nordportal des **Großen St. Bernhard-Scheiteltunnels (1925)**. Er vermittelt eine winter-sichere Verbindung zwischen der West-

schweiz und dem Aostatal bzw. weiter s. ins Piemont. Auf gleichmäßig steigen der Strecke fährt man talein; re. liegt der Stausee von Toulès (1810). Anstatt den 5.828 m langen, mautpflichtigen Tunnel zu benützen, zweigen wir nach der Lawinenschutzgalerie re. auf die alte Pass-Straße über den **Großen St. Bernhard (2469)** ab, HT.

Die kurvenreiche Scheitelstrecke mit Fahrbahnbreiten von nur 4,5 bis 6 m führt durch eine zunehmend wilder wirkende Hochgebirgslandschaft aufwärts. Man überquert auf dem Pont de Nudly (2189) die noch junge Drance d'Entremont und strebt über vier Kehren durch die bis in den Spätsommer hinein schneegefüllte Combe des Morts der Passhöhe zu. Die Höchststeigungen betragen 11%. Schöner Blick auf Grand Combin (4314) und Mont Vélan (3734).



Blick vom Hospiz auf die Passregion des **Großen St. Bernhard**; in der Bildmitte steht über dem tiefblauen See die Figur des Namenspatrons → Runde 8.

Der Name des Passes geht auf den hl. Bernhard von Menthon zurück, der hier im 11. Jh. ein Hospiz gründete, in dem seit Ende des 12. Jh. Augustinerchorherren leben. Besuchenswertes Hospiz-Museum. Berühmt sind die von den Mönchen gezüchteten Bernhardinerhunde, die seit Jahrhunderten zur Rettung verirrer Pilger und Wanderer eingesetzt werden und dabei einen legendären Ruf erwarben. Einmalig war die Leistung des Rüden Barry, der innerhalb von 12 Jahren 40 Menschen vor dem Erfrierungstod rettete! Als Souvenir kann man am Pass die Plüsch-Version der Bernhardiner in allen Variationen erwerben.

Jenseits der Wasserscheide führt die Straße um den kleinen Pass-See (2447) herum; dort quert man die Grenze Schweiz-Italien. Danach senkt sich die SS. 27 windungsreich in das Valle del Gran S. Ber-

nardo. Zwischen St-Rhémy (1619) und St-Oyen (1373) trifft man auf die, eine weite Schleife ins Val Artanavaz beschreibende s. Tunnelzufahrt. Unterhalb von Étroubles (1280) wird der Blick auf das Valpelline und seine eindrucksvolle Gebirgsumrahmung frei. Bei Gignod (988) zeigt die Landschaft bereits ausgeprägt südliche Züge. An den vor kalten Nordwinden geschützten Hängen gedeihen Edelkastanien und Mais, selbst der Weinbau reicht bis nahe an die 1000-m-Höhenmarke heran. Die weitere Talfahrt vollzieht sich über einige Kehren auf teils überbreiter Straße mit schöner Aussicht auf den mächtigen Monte Emilius (3559), der unmittelbar über Aosta aufragt.

Von Aosta (583), Hauptstadt der autonomen Region Aostatal und Bischofssitz, hat man nun die Wahl, die verkehrsreiche SS.26 oder die A 5 zu benützen. Man



Hochalpine Eindrücke vermittelt eine Fahrt über den **Großen St. Bernhard**; eine Augenweide ist die von Bergblumen durchsetzte Felslandschaft → Runde 8.



Abfahrt vom **Großen St. Bernhard** ins Aostatal; weithin überblickbar ist die gewundene Straße auf der Südrampe → Runde 8. Foto Gottfried Loy



Skizze 8 Über den Großen St. Bernhard

passiert die Orte Sarre, Morgex, Pré-St-Didier und Courmayeur, ehe man den ital. Grenzort Entrèves erreicht; dort vereinigen sich Staatsstraße und Autobahn. Die Zufahrt zum 11.6 m langen **Mont-blanc-Tunnel (1997)** ist gut ausgebaut, hat Überbreiten und max. 6% Steigung.

Die Mauteinhebung erfolgt direkt am Südportal (1381). Nach der Brandkatastrophe von 1999 wurden zwar umfangreiche Sanierungsmaßnahmen getroffen, doch hat der Tunnel bis heute nur eine Röhre. – Auf franz. Seite des „Weißen Berges“, dem höchsten Europas, senkt sich die breite

Straße vom Nordportal (1274) mit vier Serpentinaugen und einem Gefälle von nur 4% in das Hochtal von Chamonix hinab. Der weltbekannte Wintersportort Chamonix (1037) selbst wird im SO umfahren.

Auf der Nationalstraße 506 wendet man sich dem **Col des Montets (1461)** zu. Der Pass bildet zusammen mit dem Col de la Forclaz eine wichtige Verbindung Richtung Wallis. Die Bergstrecke weist durchwegs zweispurige Fahrbahnbreiten auf, die max. Steigung beträgt 9%. Während der Fahrt genießt man hervorragende Ausblicke auf die firnbedeckten Gletscher der Montblanc-Gruppe, besonders am Nachmittag, wenn man die Sonne im Rücken hat. In Le Châtelard (1126), das zwischen den beiden Pässen in einem Talkessel liegt, befindet sich die franz.-schweizerische Grenzübergangsstelle.

Die Westrampe des **Col de la Forclaz (1527)** wurde auf franz. Seite in den vergangenen Jahren zwar etwas modernisiert, weist aber bei zwei Brücken noch Engstellen auf. Der Kanton Wallis hingegen hat die Pass-Straße großzügig ausgebaut; die Ostrampe erlaubt dank ihrer ausgewogenen Steigungsverhältnisse und ihres günstigen, übersichtlichen Verlaufes eine zügige Fahrweise. Die Straßenbreite beträgt zwischen 6 und 7 m, in den Kehren gibt es Überbreiten bis zu 10 m. Das Gefälle erreicht max. 8%. Recht beachtlich ist der HU vom Forclaz-Scheitel hinab nach Martigny mit 1050 Höhenmetern auf einer Distanz von 24 km.

Variante: Von Les Valettes (626) durch die **Durnandschluchten** und über den **Champex-Sattel (1498)** nach Orsières (879). Für den sportlich eingestellten Alpenfahrer gibt es abseits der viel befahrenen Route zum Großen St. Bernhard diese Alternative, welche ganz auf seinen Geschmack zugeschnitten ist. Es sind vor allem die 22 dicht übereinander an-

gelegten Kehren durch das enge Champexthal, welche Tourenfahrer anziehen. Im Bj. bot sich folgender Ausbauzustand: durchschnittlich 4 m breite, asphaltierte Fahrbahn, in den Kehren bis zu 7 m breit. Auf beiden Rampen max. 13% Steigung/Gefälle. Die Südrampe ist mit „nur“ neun Kehren zwar fahrerisch nicht so ergiebig, jedoch an landschaftlichen Eindrücken der Nordrampe überlegen. Hervorzuheben sind die Ausblicke auf den firnbedeckten Grand Combin (4314), welcher sich im Champexsee spiegelt. Der See liegt etwas verborgen in einer Mulde des Pass-Scheitels eingebettet. Plus 10 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Abstecher: Von Sembrancher (712) zur **Cabane Marcel Brunet (2103)**. Man nimmt zunächst die Straße in das

enge, gewundene Val des Bagnes und folgt in Le Châble der Beschilderung re. über die Brücke Richtung Mauvoisin. In den Dörfern sind noch alte Holzscheunen zu sehen, die zum Schutz vor Mäusen auf Pfählen mit runden Decksteinen errichtet wurden. Am Ortsende von Lourtier hält man sich an der Straßenteilung re., HT „Cabane Brunet“, und zweigt nach der dritten Kehre wiederum re. ab.

Anfänglich knapp zweispurig, ist das 9.1 km messende Bergsträßchen ab einer Höhenlage von zirka 1800 m nur mehr einspurig. Im Bj. war es teilweise asphaltiert, teilweise fein geschottert und gut eingewalzt. Auf dem unteren Abschnitt wird vor Steinschlag gewarnt, die gesamte Strecke ist nicht randgesichert. Die max. Steigung beträgt geschätzte 14%. Von der bewirtsch. Hütte oberhalb der Baumgrenze hat man schöne Ausblicke auf das Val des Bagnes, den Lac de Mauvoisin sowie auf die Gletscher des Petit (3672) und Grand Combin (4314). Hin und zurück 45 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Auf der Nordrampe des **Großen St. Bernhard** gewinnt man mit vorzüglich im steilen Gelände angelegten Serpentinaugen rasch an Höhe → Runde 8.



Bei einer Überquerung des **Großen St. Bernhard** muss man im Juni noch mit Altschneeresten, im September bereits mit Neuschnee rechnen → Runde 8. Foto Wolfgang Krenmüller



Von der Scheithöhe des **Großen St. Bernhard** beginnt die Talfahrt im Süden mit einer weiten Schleife; im Hintergrund erkennt man die Lawinengalerie → Runde 8.



Einen landschaftlich lohnenden Abstecher kann man von Sembrancher zur **Cabane Marcel Brunet** unternehmen; in der Bildmitte sieht man die bewirtsch. Hütte → Runde 8.

Schweizer Jura, Nord**

9

Route: Solothurn (432) – Oberdorf – Weissensteinpass (1279) – Gänsbrunnen – Moutier – Delémont – Col des Rangiers (856) – St-Ursanne – Epauvillers – Essertfallon – Soubey – Les Enfers – Montfaucon – Saignelégier – Le Noirmont – Les Bois – La Ferrière – La Cibourg – St-Imier – Col des Pontins (1121) – Col du Chasseral (1502) – Nods – Lamboing – Orvin – Frinvillier – Vauffelin – Romont – Grenchen – Solothurn. **172 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

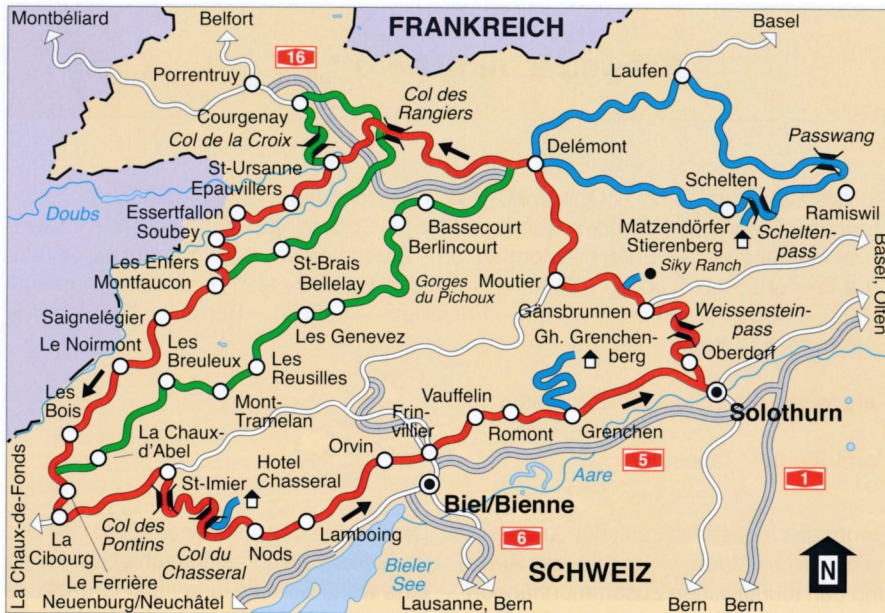
Zeitaufwand: Tagestour

Geografisch gesehen zählt der Jura zwar nicht zu den Alpen, wegen seiner Nähe und den touristischen Zusammenhängen wurde er jedoch in den vorliegenden Tourenführer aufgenommen. Die breite Furche des Mittellandes mit dem Bieler, Neuenburger und Genfer See/Lac Léman trennt ihn vom Alpenbogen. Der Schweizer Jura besteht aus zwei bis drei hintereinander liegenden, gefalteten Ketten. Am aussichtsreichsten ist die vorderste und höchste Jurakette, da sie sich zwischen 300 und 1000 m über dem Mittelland erhebt und keine Vorberge die Sicht auf die Alpen versperren.

Im NW befinden sich die so genannten „Freiberge“ (Franches Montagnes) mit ihren ausgedehnten, kargen Weiden, welche sich für die Pferdezucht gut eignen. Sie sind eine 25 km lange, wellige Hochebene, welche parallel zum Doubs aus der Umgebung von la Chaux-de-Fonds in Richtung St-Ursanne verläuft. Ihre durchschnittliche Höhe beträgt runde 1000 m, ihr Klima ist rau. Im Zuge der Urbarmachung und Besiedelung wurden den Menschen dort bestimmte Freiheiten zugestanden, daher der Name „Freiberge“.

Der Doubs, des schweizerischen und des französischen Juras gemeinsamer Fluss, eine weite Strecke lang auch Grenzfluss bis er nach St-Ursanne endgültig auf französischen Boden hinüberwechselt, nimmt einen geradezu verwirrenden Verlauf! Er ist 430 km lang, jedoch misst die Luftlinie von seinem Ursprung ö. des Dorfes Mouthe (935), dort HT „Source du Doubs“, bis zu seiner Mündung bei Verdun-s.-le-Doubs (180) nur 80 km, der HU jedoch stolze 755 m! Beim alten Schweizer Städtchen St-Ursanne macht er, weil ihm der Weg nach N zum Rhein durch das felsige Gebirge verwehrt ist, eine Kehrtwendung, um dann über Montbéliard nach Besançon zu fließen.

Wählt man Solothurn, die malerische Hauptstadt im gleichnamigen Kanton zum AP, dann erreicht man als erstes Ziel den **Weissensteinpass (1279)**; bei ihm handelt es sich um die steilste Bergstraße im Schweizer Jura. Die 5.2 km lange Südrampe im engeren Sinn beginnt nach der Bahnunterführung in Oberdorf; auf ihr hat man eine Höchststeigung von 22% und mehrere enge Kurven zu bewältigen. Leider ist am Scheitel die Sicht auf die Al-



Skizze 9 Schweizer Jura, Nord

penkette zwischen Säntis und Montblanc durch hoch gewachsene Bäume stark eingeschränkt. Auf der 5.3 km langen Nordrampe hinab nach Gännsbrunnen durchfährt man zwei Kehren; der obere Abschnitt weist eine geringere Fahrbahnbreite auf, das Gefälle wird mit max. 15% angegeben.

Man mündet in die Hauptstraße 30 und folgt ihr bis Moutier/Münster, das reizvoll in eine Talweitung eingebettet ist. Vom Schienenstrang der Eisenbahn begleitet, fährt man nun auf der Hauptstraße 6 gewunden nach Delémont/Delsberg weiter, welches sich als Hauptort des schweizerischen Kantons Jura am Zusammenfluss von Sorne und Birse ausbreitet. Bei einem nur mäßigen Anstieg von max. 12% setzt man seine Tour auf der gut ausgebauten Straße 6 zum **Col des Rangiers (856)** fort. Die erste, li. abzw. Nebenstra-

ße leitet über die „Corniche du Jura“ hoch über dem Doubs direkt nach Montfaucon. Wir benutzen jedoch die zweite Abzw. im W des Pass-Scheitels. Diese leitet hinab zum alten Schweizer Städtchen St-Ursanne (438), welches am markanten Knie des Doubs liegt, das er dort unten im Talboden bildet.

Das sehenswerte St-Ursanne, einst aus der Einsiedelei eines irischen Mönches hervorgegangen, verkörpert heute mit seinem altherwürdigen Brückentor, der monumentalen Stiftskirche und seiner steinernen Brücke über den Doubs das Musterstädtchen im Schweizer Jura. Unübersehbar ist das Standbild des hl. Nepomuk auf der Brücke; er wird als Patron der Brücken und Brunnen seit dem 14. Jh. verehrt. Gegenüber der Altstadt, auf dem li. Ufer des Doubs, findet man ausreichend Parkplätze vor.



Vom **Col du Chasseral** leitet ein fast ebenes Sträßchen zum Berghaus; auf seiner Fortsetzung kann man zum Sendeturm auf dem Gipfel wandern. → Runde 9.



Bevor die Westrampe zum **Scheltenpass** ansteigt, leitet die teilweise schmale Straße unvermutet durch eine Schlucht und ein eingeschnittenes Tal → Runde 9.

Unsere Rundtour setzt sich im SW des Städtchens hinter der Brücke nach Soubey (476) fort. Auf dieser Terrassenstraße werden die kleinen Orte Epauvillers (743) und Essertfallon am Clos du Doubs berührt, ehe man wieder zum Fluss hinabfährt. – Die bewaldete Bergstrecke nach Les Enfers weist acht Spitzkehren auf; mitunter sind diese überhöht, weshalb die Wendepunkte eine entsprechende Fahrpraxis erfordern!

Die Einmündung der Bergstraße in die 18A erfolgt ö. von Montfaucon (996), der man jetzt im N des „Freiberge“ genannten Landstriches bis La Ferrière folgt. Sie zieht sich fast immer auf einer Höhe von 1000 m hin, ist besonders schön im Herbst und so ruhig wie nur noch selten. Bei den Häusern von La Cibourg (1085) gelangt man li. auf die Abzw. der Straße 30; diese leitet talab durch das vom Suze durchflossene Vallon de St-Imier, in dem auch die gleichnamige Stadt liegt.

In St-Imier (793) wechselt man die generelle Fahrtrichtung, um nach S auf der gut beschilderten Nebenstraße bei 9% Steigung zum zahmen **Col des Pontins (1121)** hinaufzufahren. Den weiteren Anstieg zum **Col du Chasseral (1502)** vermittelt die durchgehend asphaltierte Chasseralstraße mit Steigungsmaxima von 11%. Ihre Nordrampe ist 3.5 bis 4.5 m breit. Vorsicht, es verkehren auch Omnibusse, Ausweichen gibt es nicht immer auf Sicht. – Vom höchsten Punkt der Pass-Straße leitet ein 1.5 km langes, gebührenpflichtiges Stichsträßchen zum Hotel Chasseral (1548), das auch von Nods (885) aus mit einer mechanischen Aufstiegshilfe erreichbar ist → Abstecher.

Die Südrampe des Col du Chasseral ist eine Privatstraße; sie kann gegen Entrichtung einer geringen Maut (diese gilt auch für die Stichstraße zum Hotel Chas-

seral) benützt werden. Die Fahrbahn wurde einspurig mit Ausweichen angelegt. Das Geschwindigkeitslimit beträgt 40 km/h. In Nods biegen wir scharf li. auf die aussichtsreiche Terrassenstraße ein, welche durch die kleinen Orte Lamboing und Orvin führt. Bei Frinvillier passiert man dann die Unterführungen der alten und neuen N 16. Den Abschluss der Route bildet die Nebenstrecke über Vauffelin und Romont nach Grenchen (440), wo man auf die Hauptstraße 5 nach Solothurn trifft und die letzten 11 km auf gerader Strecke zügig zurücklegen kann.

Solothurn hat eine der schönsten und intaktesten Altstädte der Schweiz. Vor der franz. Revolution residierten hier die meisten Gesandten der ausländischen Mächte; daher der Name „Ambassadorsstadt“.

Variante: Von Delémont über Bassecourt nach La Ferrière. Diese landschaftlich abwechslungsreiche Alternativstrecke benützt ab Delémont die Straße 18A, verlässt sie aber nach 13 km im Raum von Berlincourt wieder, um sich nach S zu wenden. Man durchfährt die enge, eindrucksvolle **Schlucht von Pichoux** und gelangt in das Tal der Sorne; dabei passiert man zwei schmale Tunnels. Hinter Bellelay (931) mit dem ehem. Kloster folgt man re. der Straße nach Les Genevez und dann über eine unscheinbare Wasserscheide (1024) nach Les Reusilles; Tramelan bleibt li. liegen. Über Mont-Tramelan und Les Breuleux gelangt man in das Kerngebiet der Freiberge/Franches Montagnes. Bei La Chaux-d'Abel (984), unweit von La Ferrière, trifft man wieder auf die Hauptroute. Minus 11 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Variante: Vom Col des Rangiers über die „**Corniche du Jura**“ nach Montfaucon. Diese Alternative, welche gleich als erste Straße vom Pass-Scheitel li. abzweigt,



Häuserzeile von **St-Ursanne**; auf der mittelalterlichen Steinbrücke über den Doubs steht als Schutzpatron der hl. Nepomuk → Runde 9.



Der Scheitel des **Weissensteinpasses** wird von einer 180°-Kurve gebildet; wegen dem dichten Laub der Bäume bietet er im Sommer keine Aussicht → Runde 9. Foto Thanalak Denzel



Blick vom **Col du Chasseral** auf das Mittelland mit Bieler und Neuenburger See; im Hintergrund die schneebedeckte Alpenkette → Runde 9. Foto Thomas Rettstatt



Die Auffahrt nach **Grenchenberg** führt vorwiegend durch Wald; erst im oberen Abschnitt der Bergstrecke gibt es Wiesenflächen mit freier Sicht → Runde 9.

wählen jene Fahrer, die nach Möglichkeit „verlorene Höhen“ vermeiden wollen. Die rechtsufrige Kammstraße bietet bemerkenswerte Ausblicke in das Tal des Doubs, falls nicht dicht belaubte Bäume der Sicht im Wege stehen. Die für den Jura typischen hellen Felsen fallen steil gegen das vom Doubs durchflossene Tal ab. In Montfaucon (996), oberhalb der Häusergruppe Les Enfers, trifft man wieder auf die Hauptroute. Minus 9 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Variante: Vom Col des Rangiers über Courgenay und den **Col de la Croix (789)** nach St-Ursanne. Diese Alternativstrecke stellt zwar einen kleinen Umweg dar, ist aber sowohl fahrtechnisch als auch landschaftlich wesentlich interessanter als die direkte Zufahrt zum sehenswerten alten Städtchen. In Courgenay muss man beim Linksabbiegen aufpassen: nicht St-Ursanne ist ausgeschildert, sondern Courtemantroy. Die bis zu 18% Gefälle aufweisende Abfahrt nach St-Ursanne kann allerdings nur geübten Tourenfahrern empfohlen werden! – Von Courgenay sind es nur knapp 5 km in die Stadt Porrentruy, wo es im Jurassischen Museum für Naturwissenschaften einen Botanischen Garten mit mehr als 5000 Pflanzen unter freiem Himmel bzw. in Gewächs- und Treibhäusern gibt; es werden sowohl die Alpenflora als auch Kakteen, Orchideen und tropische Pflanzen gezeigt. – Plus 12 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Gänsbrunnen zur „**Siky Ranch**“. Wenig abseits der Straße Gänsbrunnen–Moutier/Münster befindet sich die „Siky Ranch“, ein Erlebnis-Zoo mit über 50 sowohl einheimischen als auch exotischen Tierarten. Bären und Affen kann man sogar in freier Wildbahn begegnen. Im Sommer ist die Ranch täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet. Hin und zurück 1 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

Abstecher: Von Delémont (413) über den **Scheltenpass (1051)** und den **Passwang (943)** nach Laufen; von dort wieder zurück nach Delémont. Auf diesem zusätzlichen Rundkurs stellen die Auffahrt von Schelten zum Pass am Fuß der Hohen Winde und die Serpentinestrecke auf der Passwang-Südrampe, welche herrliche Ausblicke auf die Berner Alpen vermittelt, die touristischen Höhepunkte dar. – Die Westrampe des Scheltenpasses leitet im unteren Abschnitt durch eine Schlucht. Auf der Ostrampe sollte man die Warnung vor Steinschlag ernst nehmen; auch bei trockenem Wetter ist die zirka 2 km lange Strecke durch den Wald fast immer mit Steinen und kleineren Felsbrocken übersät. Vom Scheltenpass Richtung Ramiswil hat man eine Fahrt so recht nach dem Geschmack von Bikern, immer leichte Kurven und selten geradeaus.

Der Passwang besitzt einen 175 m langen Scheiteltunnel mit deutlichem Gefälle. Vom Gipfel des Passwang (1204), den man vom Nordportal des Tunnels in 30 Min. besteigen kann, erweitert sich das Panorama auf Schwarzwald, Vogesen und Schweizer Jura. Auf der NW-Rampe des Passwang durchfährt man eine gut überblickbare Kehrengruppe. – Der Weg zurück nach Delémont führt über Laufen, eine sehenswerte Kleinstadt im Berner Baustil. Hin und zurück 65 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Abstecher: Vom Scheltenpass (1051) zum **Matzendörfer Stierenberg (1185)**. Keinesfalls sollte man die vom Pass ausgehende, zirka 2 bis 3 m breite Naturstraße zur einfachen, aussichtsreichen Bergwirtschaft „Matzendörfer Stierenberg“ versäumen, HT. Die Fahrbahn dorthin ist zwar geschottert, wird jedoch gut instand gehalten; nur die vielen tiefen, schräg zur Fahrbahn angelegten Was-

Runde 9, Runde 10

serablauffrinnen erfordern eine vorsichtige Fahrweise. Am EP wird man mit einem herrlichen Rundblick belohnt und für das leibliche Wohl ist auch gesorgt. Hin und zurück 3 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Vom Col du Chasseral (1502) zum **Hotel** und zum **Orientierungstisch Chasseral (1548)**. Es handelt sich um eine fast flache Zufahrt; die Fahrbahnbreite beträgt 3 bis 3.5 m. Bereits vom Parkplatz hinter dem Berghaus, dem EP für Kfz, genießt man eine herrliche Fernsicht nach drei Seiten; will man einen noch umfassenderen Rundblick, so kann man zu Fuß in 15 Min. auf asphaltierter, jedoch gesperrter Fortsetzung der Straße zum Gipfel (1607), den ein riesiger Sendeturm krönt, gelangen. Das einzig-

artige Panorama, welches die Alpenkette zwischen Säntis und Montblanc, den Schwarzwald und die Vogesen erfasst, bezieht sich auch auf die seenreiche Mulde am Rand des Schweizer Juras. Hin und zurück 3 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

Abstecher: Von Grenchen (440) nach **Grenchenberg (1348)**. Das durchgehend asphaltierte Sträßchen ist ein- bis knapp zweispurig, kaum randgesichert und führt vorwiegend durch Mischwald. Die max. Steigung beträgt 12%, die Geschwindigkeitsbeschränkung 40 km/h. Man passiert das Berghaus Stierenberg und das Gh. „Untergrenchenberg“ (1300), ehe man zum Gh. „Obergrenchenberg“ in guter Aussichtslage gelangt. Hin und zurück 18 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

10

Schweizer Jura, Süd**

Route: Neuchâtel/Neuenburg (435) – Les Hauts-Geneveys – Col de la Vue des Alpes (1283) – La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Col des Roches (919) – Le Prévoux – La Brévine – Les Sagnettes – Fleurier – Col des Etroits (1153) – Ste-Croix – Bullet – La Combe – Couvet – Travers – Brot-Dessus – Les Petits-Ponts – La Tourne – Montmollin – Corcelles – Neuchâtel/Neuenburg. **128 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

Im westlichen Jura findet man den so genannten „Plateaujura“ mit seinen tief eingeschnittenen Tälern wie z.B. das Tal des Doubs oder das des Dessoubre vor; Tiefblicke in diese bereichern die klassischen Eindrücke einer Jura-Landschaft. Wo sich die Wasserläufe in den Fels gegraben haben, ergeben sich zahlreiche

Auf- und Abfahrten. Die Plateauoberfläche ist trocken, weil das Wasser im porösen Kalkgestein versickert. Es gibt in dieser Region viele unterirdische Quellen und Höhlengänge. Während an den w. Uferhängen des Neuenburger Sees der Wein prächtig gedeiht, herrscht am Plateau ein raues Klima.

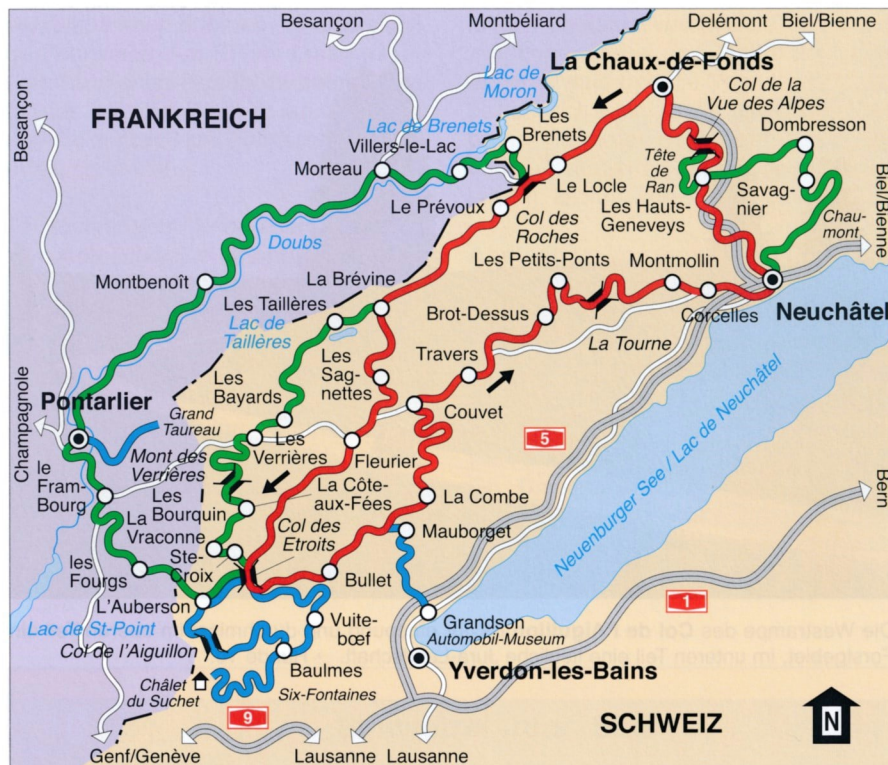
Runde 10



Die Westrampe des **Col de l'Aiguillon** ist nur einspurig und durchmisst im oberen Teil ein Forstgebiet, im unteren Teil eine liebliche Jura-Landschaft. → Runde 10.



Wenig befahren wird die Strecke in zirka 1000 m Seehöhe von La Brévine über den **Lac de Taillères** und Les Bayards nach Verrières → Runde 10.



Skizze 10 Schweizer Jura, Süd

Von Neuenburg am gleichnamigen See steigt die vortrefflich ausgebaute Straße 20 parallel zur Schnellstraße bei max. 10% über Les Hauts-Geneveys zum **Col de la Vue des Alpes (1283)** an. Er erlangte wegen seiner Aussicht auf den Lac de Neuchâtel und dem Panorama zwischen den Berner Alpen und den Bergen Savoyens Berühmtheit. Bei Les Hauts-Geneveys (970), das man bergwärts durchfährt, wurde ein Bauernmuseum eingerichtet.

La Chaux-de-Fonds (991), bedeutendster Ort der Schweizer Uhrenindustrie, besitzt ein sehenswertes Museum der Uhrmacherei. Es ist mit knapp 1000 m die höchstgelegene Stadt der Schweiz; sie ist Ge-

burtsort des berühmten Architekten Le Corbusier. Im Stadtzentrum kann man das Vivarium Communal mit 90 Aquarien, Terrarien und Volieren besichtigen; insgesamt gibt es dort über 300 Tierarten aus aller Welt. Im Tierpark oberhalb der Stadt leben Hirsche, Luchse und Wildschweine.

Bleibt man auf der Hauptstraße 20, so gelangt man 8 km weiter in den Nachbarort Le Locle (923), ebenfalls bekannt durch seine Uhrenindustrie. Am Engpass **Col des Roches (919)** verlassen wir li. die Hauptstraße und folgen über die Häuser von Le Prévoux (1076) der Straße nach La Brévine, welche parallel zur franz. Grenze verläuft. La Brévine gilt unter Me-



Das auf der Südrampe nur einspurige Sträßchen, welches an der **Tête de Ran** vorbeileitet, bildet eine reizvolle Alternativstrecke zum Col de la Vue des Alpes → Runde 10.

teorologen als der kälteste Ort des Jura. Die Runde wird über die fast unscheinbare Wasserscheide von Les Sagnettes (1122) hinab nach Fleurier (741) fortgesetzt, das an der Straße Neuenburg-Pontarlier liegt.

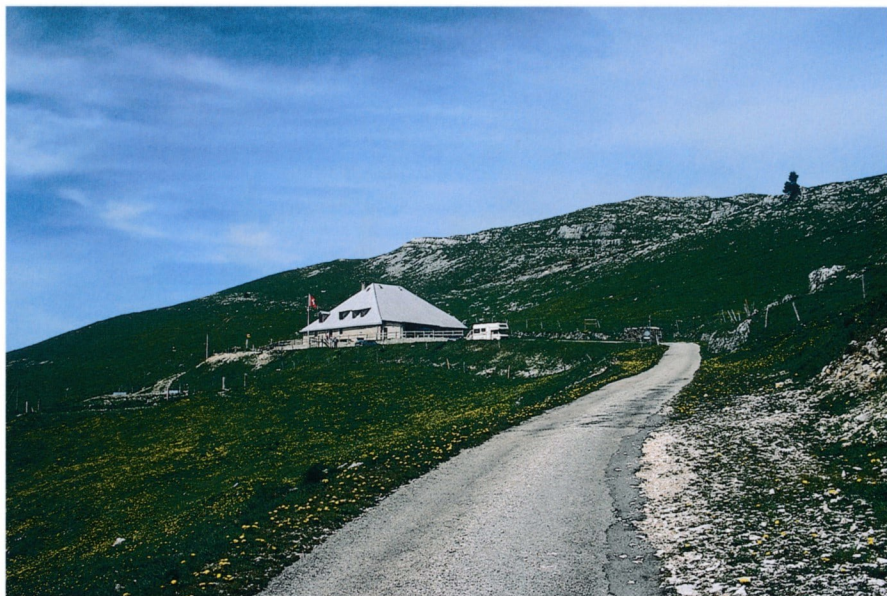
Man fährt nun bei nur 8% Steigung zur touristisch bedeutsamen Straßenvereinigung am **Col des Etroits (1153)** hinauf. Jenseits der Passhöhe befindet sich der stattliche Ort Ste-Croix (1069). – Der Mont de Baulmes (1285) erhebt sich auf Schweizer Territorium im SO von Ste-Croix und ist auf einem knapp 5 km langen Sträßchen leicht erreichbar. Seine Aussicht ähnelt jener des wesentlich höheren Chasseron (1607).

Um die einmal erreichte Höhenlage von rund 1000 m beizubehalten, folgt man der nur wenig befahrenen Terrassenstraße über Bullet Richtung Mauborget (1200),

welche gute Ausblicke auf den s. Zipfel des Neuenburger Sees mit Yverdon-les-Bains vermittelt. Noch vor Mauborget hält man sich an der Straßengabelung li. Das asphaltierte Sträßchen leitet über La Combe (1258) und schließlich nach Couvet hinab.

Im Tal der Areuse benützen wir ein kurzes Stück die Hauptstraße 10 und zweigen 2 km hinter Travers li. ab, HT „Les Ponts-de-Martel“. Man durchfährt das Dorf Brot-Dessus und hält sich in Les Petits-Ponts scharf re. Eine Aussicht gewährende Bergstraße bringt uns über La Tourne (1170) bei 10% Gefälle nach Montmollin und über Corcelles zurück zum AP Neuenburg.

Variante: Von Neuenburg über den **Chau-mont (1087)** nach Les Hauts-Geneveys. Zu den bekanntesten Ausflugszielen in der näheren Umgebung von Neuenburg



Am EP der einspurigen Bergstrecke auf den Suchet befindet sich das bewirtsch. **Châlet du Suchet**; zum Gipfel selbst führt ein Wanderweg → Runde 10.



Vom **Châlet du Suchet** genießt man prächtige Fernblicke auf das Mittelland; li. im Bild zeichnet sich der Neuenburger See ab. → Runde 10.

zählt infolge seiner prächtigen Aussichts-lage der Chaumont, welcher von der Kan-tonshauptstadt nicht nur auf einer Berg-straße, sondern auch vom Vorort La Cou-dre im NO der Stadt mit einer Standseil-bahn bequem erreichbar ist. Ein vollkom-menes Panorama vermittelt das wenig höhere Grand Signal (1172). – Bei fast gleich bleibender Höhenlage und einem kurzen Gefälle von 13% kann man dann über Savagnier und Dombresson nach Les Hauts-Geneveys weiterfahren, wo man den Anschluss an die Hauptrunde findet. Plus 13 km. Fahrtechnische Be-urteilung: leicht bis mittel.

Variante: Von Les Hauts-Geneveys an der **Tête de Ran (1422)** vorbei zum Col de la Vue des Alpes. Von Wanderern ge-lobt wird die prächtige Rundschau vom Gipfel der Tête de Ran, auf den von Les Hauts-Geneveys eine mechanische Auf-stiegshilfe leitet. Um das asphaltierte Sträßchen zu benützen, welches den Fuß des Aussichtsberges tangiert, folgt man der braun-weißen HT. Die 3 km lange S-Rampe ist einspurig und weist eine Stei-gung von max. 12% auf. Am Kulmina-tionspunkt (1325) stehen zwei Hotels. Die knapp zweispurige N-Rampe leitet bei ge-ringem Gefälle zum Col de la Vue des Alpes (1283) hinab, 2,5 km, wo man wie-der in die Hauptstraße einmündet. Plus 1 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Vom Engpass Col des Roches (919) über Les Brenets nach Morteau und über **Pontarlier** zum Col des Etroits (1153). Man verlässt die schweizerische Hauptstraße 20 noch vor dem Grenzüber-gang nach Frankreich indem man sich gleich nach dem Tunnel re. hält und fährt bei mäßigem Gefälle hinab nach Les Bre-nets (854). Der aufgestaute Doubs be-reichert hier als lang gestreckter See die Landschaft. Wenig unterhalb des Ortes passiert man dann die Grenzüberttritts-

stelle. – Im Tal des Doubs gelangt man über Villers-le-Lac (746) nach Morteau und durch die Talenge in das sehens-werte Montbenoit. Ständig in Begleitung des Doubs, leitet die D 457 in die besu-chenswerte Stadt Pontarlier (826). – Nur eine kurze Strecke von 7 km benützt man s. von Pontarlier die N 57 bis le Fram-bourg und hat dann li. die Abzw. der D 6 zum französisch-schweizerischen Grenz-übergang (1135) im O von les Fourgs. Die Einbindung in das schweizerische Straßennetz erfolgt 5 km weiter am Col des Etroits. Plus 27 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Variante: Von La Brévine über **Les Ver-rières** zum Col des Etroits (1153). Von La Brévine kann man als Tourenfahrer besonders abwechslungsvolle Alternati-vstrecken in seine Routenplanung ein-binden. Diese Variante nimmt abseits des „Großen Gänsemarsches“ folgenden Ver-lauf: La Brévine, Les Taillères (1045), Les Bayards, Les Verrières, Mont des Verriè-res (1202), La Côte-aux-Fées, Les Bour-quin (1075), La Vraconne, Col des Etroits. Man findet auf dieser Route unterschied-liche Fahrbahnbreiten vor, doch ist die gesamte Strecke asphaltiert. Plus 7 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

Abstecher: Von Ste-Croix über Vuite-bœuf, Baulmes und den **Col de l'Aiguil-lon (1320)** nach L'Auberson und zurück nach Ste-Croix. Diese zwar nur kleine Runde soll man hinsichtlich ihres Zeit-aufwandes nicht unterschätzen, weil man mit unterschiedlichen Straßenzuständen konfrontiert wird. – Zwischen Ste-Croix und Vuitebœuf hat man eine interes-san-te Serpentinestrecke, die Tourenfahrern sehr willkommen ist. Während die SO-Rampe des Col de l'Aiguillon vorwiegend zweispurig angelegt wurde, ist die NW-Rampe nur einspurig. Die max. Steigun-gen bzw. Gefälle betragen geschätzte



Abwechslungsreich gestaltet sich eine Fahrt über den **Col de l'Aiguillon**; die einsame Scheitelregion wird als Weidegebiet genützt → Runde 10. Foto Thanalak Denzel

15%. Es gilt ein Geschwindigkeitslimit von 40 km/h. Der bewaldete Pass-Scheitel selbst bietet keinerlei Aussicht. Auf der NW-Rampe muss wegen der Holzbringung mit stark verschmutzter Fahrbahn gerechnet werden. Hin und zurück 32 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Baulmes über Six-Fontaines (620) zum **Châlet du Suchet (1489)**. Bis zur Wegteilung Six-Fontaines fährt man zunächst 3.1 km in s. Richtung. Dort nimmt re. das einspurige, durchgehend asphaltierte Sträßchen auf den zu Frankreich grenznah gelegenen Aussichtsberg seinen Ausgang. Die Steigungen sind ausgeglichen und betragen max. 10%. Das bewirtsch. Châlet du Suchet bildet den EP der Straße; will man noch weiter zum Gipfel des Le Suchet (1588), welcher sich in Sichtweite befindet, hat man 15 Min. zu Fuß zurückzulegen. Bereits vom

Châlet hat man schöne Ausblicke auf das Mittelland und das s. Ende des Neuenburger Sees. Hin und zurück 25 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Abstecher: Von Mauborget (1200) zum **Automobil-Museum im Schloss Grandson**. Eine gute Straße leitet vom „Balkon des Jura“ über mehrere Dörfer hinab in das mittelalterliche Städtchen Grandson am Neuenburger See. In den Kellergewölben des Schlosses wurde ein kleines, aber interessantes Oldtimer-Museum eingerichtet; unter den Exponaten befinden sich auch einige Motorräder. Außerdem kann man dort eine Folterkammer, einen Rittersaal und einen Waffensaal besichtigen sowie einen 150 m langen Wehrgang aus dem 15. Jh. begehen. Nähere Infos findet man im Internet unter www.grandson.ch. Hin und zurück 28 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

Abstecher: Von Pontarlier (837) zum **Grand Taureau (1323)**. Im O von Pontarlier ragt nahe der Grenze zur Schweiz der wegen seiner umfassenden Aussicht bekannte, anfahrbare Berg auf. – Beim Kreisverkehr am s. Ortsrand folgt man der HT „Le Larmont“. Eine normal breite Asphaltstraße leitet über das ehem. Fort du Larmont-supérieur zum Parkplatz „Le

Gounefay“ (1200) hinauf, 7 km. Für die einspurige, 2.5 km lange Fortsetzung der Straße besteht von Anfang Juli bis Ende August sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein allgemeines Fahrverbot. Vom EP hat man dann noch etwa 200 m zu Fuß zur wenig ausgeprägten Gipfelkuppe. Hin und zurück 19 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Schweizer und Französischer Jura*

11

Route: Genf/Genève (375) – Ferney-Voltaire – Gex – Col de la Faucille (1320) – les Rousses – Bois-d'Amont – Le Brassus – L'Abbaye – Petra-Félix (1144) – Vaulion – Envy – Juriens – La Praz – Mont-la-Ville – Montricher – Berolle – Col du Marchairuz (1447) – Le Brassus – Bois-d'Amont – La Cure – Col de la Givrine (1228) – St-Cergue – Gingins – Chésereux – Crassier – Chavannes-de-Bogis – Mies – Versoix – Genf/Genève. **186 km.**

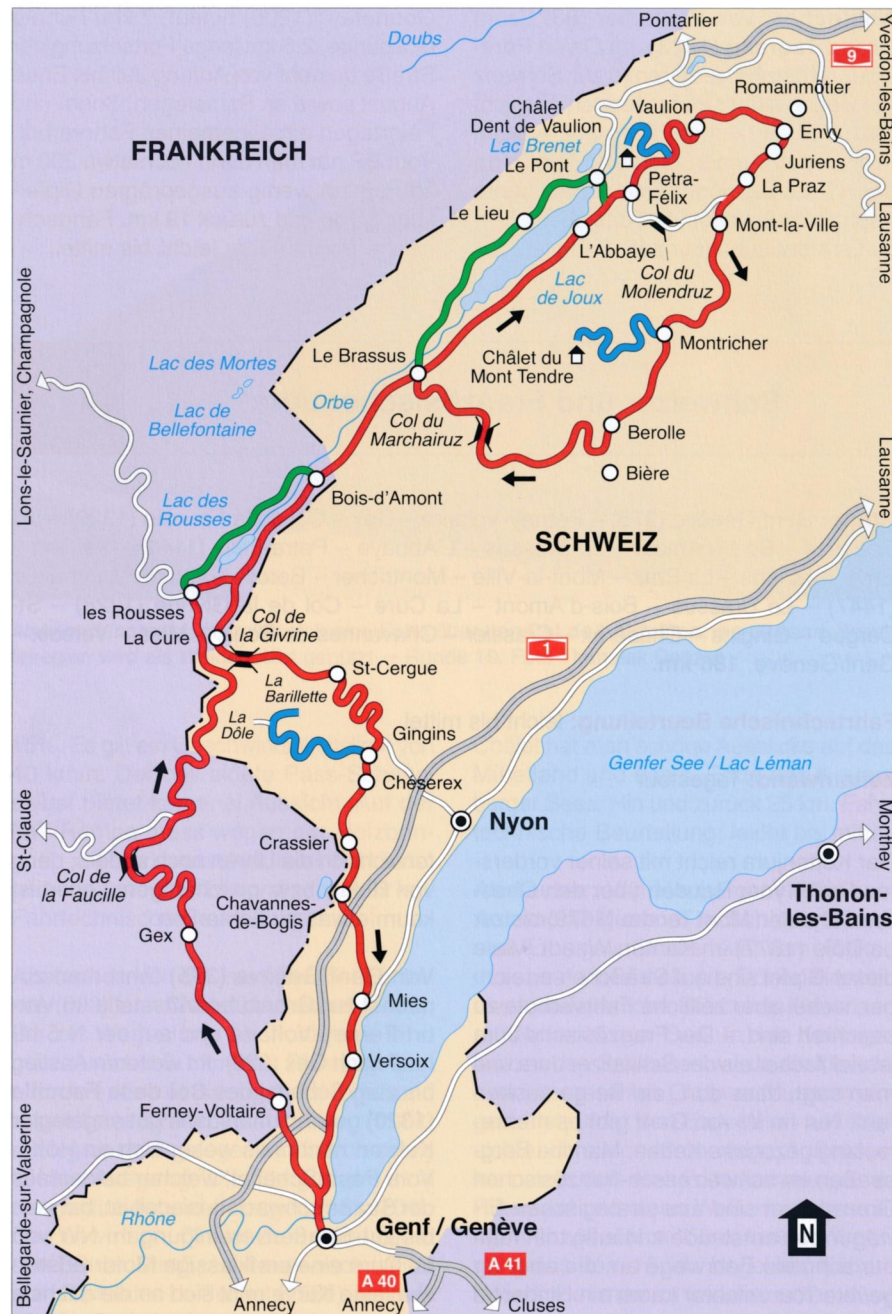
Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Der Kettenjura reicht mit seiner vordersten Reihe vom Randen über den Chaseral und den Mont Tendre (1679) bis zur La Dôle (1677) im Kanton Waadt. Viele dieser Gipfel sind auf Sträßchen erreichbar, wobei aber zeitliche Fahrverbote zu beachten sind. – Der Französische Jura ist viel flacher als der Schweizer Jura und man sagt, dass dort „die Berge auslaufen“. Nur im W von Genf gibt es mehrere, lang gezogene Ketten. Manche Bergstraßen im schweizerisch-französischen Grenzgebiet sind aus strategischen Erwägungen entstanden. Häufig trifft man nur schmale Fahrwege an, die aber für geübte Tourenfahrer kaum ein Hindernis bilden. Begegnungen mit Autos sind dort eher selten. In den Ortschaften gehen of-

fensichtlich die Uhren noch anders, denn von Hektik bzw. geschäftigem Leben ist kaum etwas zu bemerken.

Von Genf/Genève (375) fährt man zunächst zur Grenzübergangsstelle im Vorort Ferney-Voltaire und auf der N 5 hinauf nach Gex (628). Im weiteren Anstieg bis zum Scheitel des **Col de la Faucille (1320)** gewinnt man dank gut angelegter Kehren nochmals wesentlich an Höhe. Vom Pass-Scheitel, welcher beiderseits der Straße schwach besiedelt ist, hat man bis zur Straßenvereinigung im NW von La Cure eine erstklassige Motorradstrecke; eine Kurve reiht sich an die nächste und allesamt lassen sich zügig durchfahren. Erst in les Rousses (1118) verlässt



Skizze 11 Schweizer und Französischer Jura



Durchwegs asphaltiert und im mittleren Abschnitt als Einbahnstraße geführt, gewinnt die Strecke zur **Barillette** merklich an Höhe → Runde 11.

man die N 5, um re. der Verbindungsstraße D 415 bis zum Grenzübergang ö. von Bois-d'Amont (1090) zu folgen.

In Begleitung der Orbe durchmisst man nun die breite Talung von Joux, welche dem Gebiet des Waadtländer Juras zugeordnet ist. Bei Le Brassus (1058) hat man die Wahl, ob man auf der rechtsufrigen Strecke bleibt, um den lang gestreckten Lac de Joux im SO zu umfahren oder ob man alternativ die linksufrige Strecke über Le Lieu benützen möchte, welche allerdings mehr Abstand zum See hat. Bei L'Abbaye bzw. dem weiter n. gelegenen Ort Le Pont vereinigen sich beide Uferstraßen wieder.

Die vorgegebene Rundtour leitet nun über Petra-Félix (1144), wo man sich an der Abzw. nach Vaulion scharf li. hält, um nach Envy (676) und Juriens zu gelangen. Im Nachbarort Romainmôtier steht

die bedeutendste romanische Klosterkirche der Schweiz aus dem 11. Jh. In sanftem Gefälle kommt man über La Praz nach Mont-la-Ville (835), wo man auf die vom Col du Mollendruz (1180) herabziehende Pass-Straße trifft; diese führt vorwiegend durch die Wälder ohne irgendwelche Aussicht zu vermitteln.

Auf landschaftlich ansprechender Strecke gelangt man nunmehr über Montricher nach Berolle. 1 km n. von Bière hält man sich an der Straßenkreuzung re. und folgt bei max. 9% Steigung der Bergstraße an der Côte de Bière hinauf zur Höhe 1178 und zum **Col du Marchairuz (1447)**. Die Scheitelstrecke ist gesäumt von Steinmauern, welche einst mühsam per Hand aufgeschichtet wurden. Auf der Westrampe, die Ausblicke auf den Lac de Joux bietet, gelangt man bei einem Gefälle von max. 12% wieder hinab in das Vallée de

Joux und mündet bei Le Brassus in die D 415 ein. Ihr folgt man bis zur Abzw. (1150) der Givrine-Pass-Straße und befindet sich hinter dem Grenzübergang von La Cure wieder auf Schweizer Boden.

Zum **Col de la Givrine (1228)** hat man jetzt nur noch 2 km zurückzulegen. Der Straßenverlauf ist bis St-Cergue (1041) fast geradlinig und weist ein nur mäßiges Gefälle auf. Aber auch die Serpentinestrecke an der Côte de Nyon ist so gut ausgebaut, dass 8% Gefälle kaum überschritten werden. Die weitere Streckenvorgabe meidet den Ballungsraum von Nyon. Man verlässt deshalb die Pass-Straße an der Abfahrt Gingins-Chésereux und fährt auf Nebenstraßen über Crasier und Chavannes-de-Bogis nach Mies bzw. Versoix talwärts, wo man auf die stark frequentierte Uferstraße nach Genf trifft.

Variante: Von les Rousses auf der Westuferstraße nach Bois-d'Amont. Man fährt auf der schmalen D 29 am Lac des Rousses entlang. Bei Bois-d'Amont (1090) vereinigt man sich wieder mit der Ostuferstraße D 415. Nur in einem kurzen Abschnitt kommt man sehr nahe an den See heran. Plus 1 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

Variante: Von Le Brassus über Le Lieu nach Le Pont bzw. L'Abbaye. Zwischen Le Brassus (1036) und Le Pont bzw. L'Abbaye leiten sowohl eine linksufrige als auch eine rechtsufrige Straße um den Lac de Joux. Dem Seeufer näher ist zwar die rechtsufrige, jedoch berührt ihr Gegenüber sowohl das Dorf Lieu als auch den Lac Brenet. Plus 4 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

Abstecher: Von der Abzw. zirka 1 km s. des Ortes Vaulion leitet ein schmales Asphaltsträßchen mit max. 13% hinauf zum bewirtsch. **Châlet Dent de Vaulion (1410)**.

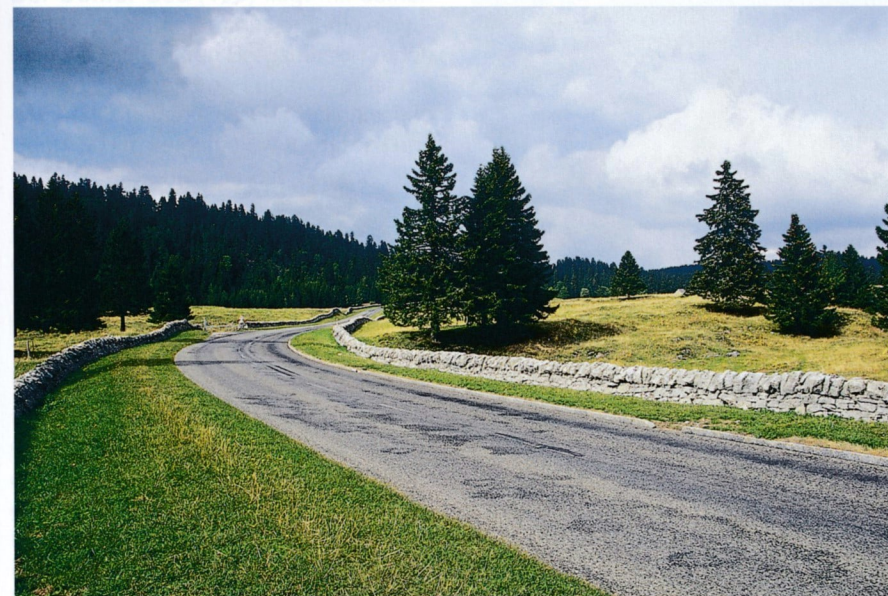
Ungefähr auf halbem Weg kommt man an der „Auberge du Morez“ vorbei. Den Gipfel des Dent de Vaulion (1483) erreicht man in 15 Min. zu Fuß; von seinem Orientierungstisch hat man ein prächtiges Panorama, vor allem auf das mittelländische Seengebiet. Hin und zurück 10 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Abstecher: Von Montricher leitet ein schmales, aber asphaltiertes Bergsträßchen (HT „Route du Mt-Tendre“) mit einer Höchststeigung von 14% hinauf zum bewirtsch. **Châlet du Mont Tendre (1615)**. Es überwindet einen beachtlichen HU von zirka 800 m. Im oberen Abschnitt verengt sich die Fahrbahn bis auf knapp 2 m; dort gibt es auch etliche unübersichtliche Kurven. Der Wald ist mit auffallend vielen Steinen und Felsen durchsetzt. Nach ergiebigen Regenfällen muss man mit Schotter auf der Fahrbahn rechnen. Vorsicht Weidevieh! Der aussichtsreiche Gipfel (1679) liegt nur mehr 64 m höher als die Alm. Hin und zurück 15 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Gingins zur **La Barillette (1528)**. Man folgt der HT „La Dôle“. Das einspurige Asphaltsträßchen in erstklassigem Zustand weist eine Steigung von max. 14% auf. Im Mittelteil gibt es eine Einbahnregelung: die Auf- bzw. Abfahrt erfolgt auf zwei voneinander unabhängigen Straßen. Bei der Weggabelung im obersten Abschnitt hält man sich re., denn der li. Zweig endet nach 500 m ohne Aussicht zu bieten unterhalb des Berggipfels La Dôle (1677), welcher von einer markanten, kugelförmigen Sende- bzw. Empfangsanlage gekrönt wird. Kurz vor dem riesigen Sendemast der Swisscom hört der Wald auf und gibt einen fantastischen Blick Richtung Montblanc, die Walliser Viertausender und den Genfer See frei. Hin und zurück 26 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.



Vom Aussichtspunkt **La Barillette** genießt man ein großartiges Panorama; in der Tiefe erstreckt sich der Genfer See, am Horizont die schneebedeckte Alpenkette → Runde 11.



Unbeschreiblich viel Arbeit erforderten die Steinwälle entlang der Scheitelstrecke des **Col du Marchairuz**, welche einst per Hand aufgeschichtet wurden → Runde 11.



Das bewirtsch. **Châlet du Mont Tendre** befindet sich knapp oberhalb der Baumgrenze; das Almgebiet ist auf einem schmalen Bergsträßchen erreichbar → Runde 11.



Viel Abwechslung bietet die **Route du Mont Tendre**; die Auffahrt mit unübersichtlichen Kurven erfolgt im oberen Abschnitt über Almmatten und durch Nadelwälder → Runde 11.

ITALIEN

Zwischen Comer See und Luganer See**

12

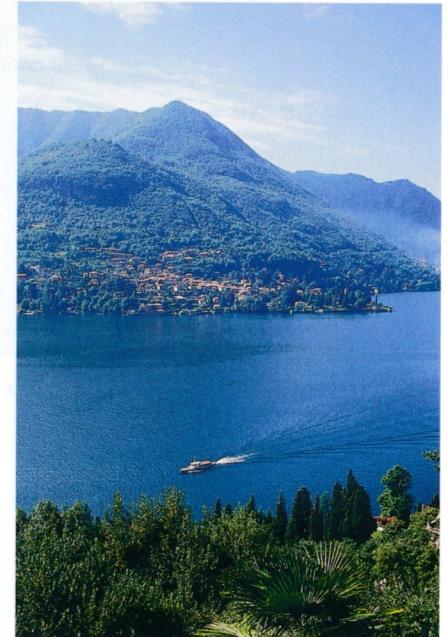
Route: Menaggio (203) – Cardano – Grandola – Carlazzo – Cusino – S. Bartolomeo – S. Nazzaro – Cavargna – Passo della Cava (1200) – Vesetto – Porlezza – Claino – Laino – Abzw. Péllio Intelvi – S. Fedele Intelvi – Dizzasco – Argegno – Ossuccio – Lenno – Tremezzo – Cadenabbia – Bellagio – Lezzeno – Nesso – Zebio – Piano del Tivano – Colma del Piano (1124) – Sormano – Vallasina – Magreglio – Civenna – Guello – Bellagio – Cadenabbia – Menaggio. **127 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Der **Comer See (199)** liegt mit seinen weit verzweigten Armen fjordartig eingebettet zwischen den Bergamasker Alpen und den Bergen von Lugano; er ist mit 410 m der tiefste aller oberitalienischen Seen, 50 km lang, max. 4.4 km breit und bedeckt eine Fläche von 146 km². Am Vorgebirge von Bellagio teilt er sich in zwei Arme: in den sw. gelegenen See von Como und im SO in den Leccosee. Die bedeutendsten Zuflüsse kommen von N her, es sind dies Mera und Adda.

Wegen seiner besonders verkehrsgünstigen Lage wurde Menaggio als AP gewählt. Von dort führen Hauptstraßen nach drei Richtungen, weitere gute Verbindungen stellen die Autofähren von Cadenabbia nach Bellagio bzw. Varenna her. – Die SS.340 in Richtung Porlezza verlässt man bereits nach wenigen Kilometern bei Cardano (396) und fährt über Grandola nach Carlazzo (481) hinauf,



Lago di Como s. Argeno → Runde 12.

Runde 12



Skizze 12 Zwischen Comer See und Luganer See

wo man Anschluss an die zwar verkehrsarme, aber kurvenreiche Höhenstraße nach S. Bartolomeo findet.

Im weiteren Anstieg gelangt man nach S. Nazzaro und zieht unterhalb des Talchlusses weiter nach Cavargna (1071). Man wechselt über den zahmen **Passo**

della Cava (1200) das Tal. Die als SP.11 bez. Scheitelstrecke ist nur einspurig und von Anfang November bis Ende April gesperrt; vor unübersichtlichen Kurven sollte man unbedingt hupen! Im Rezzotal fährt man nun bergab und über Vesetto talaus nach Porlezza (271), das sich am Nordufer des **Luganer Sees (271)** aus-

Runde 12

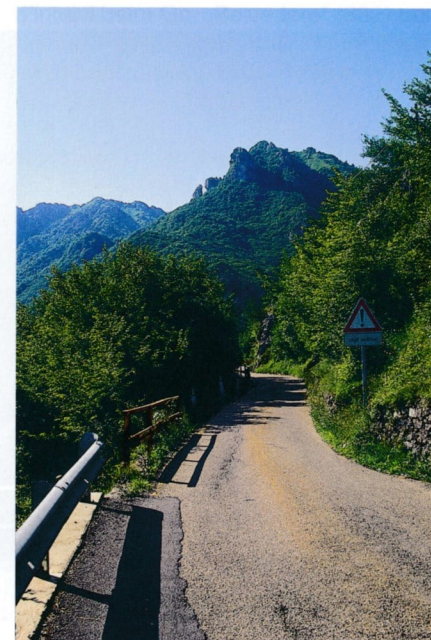


Blick von der **Vedetta della Sighignola** auf Lugano → Runde 12. Foto Wolfgang Krenmüller

breitet. – Bei Zeitmangel lässt sich die Streckenführung durch das Cavarnatal über die nur 2 km lange Direktverbindung von Carlazzo nach Vesetto abkürzen.

Mit einer Geradstrecke, an der mehrere Campingplätze liegen, überquert man die weite Talung im O des Sees und kommt nach 7 km entlang seinem Südufer in den Ort Claino (389). Eine reizvolle Bergstrecke leitet über Laino (671) nach S. Fedele Intelvi (779), wo eine romanische Kirche aus dem 11. Jh. steht. Talaus führt eine gut ausgebaute Straße bei ausgeglichenem Gefälle über Dizzasco (506) nach Argegno (291); dort erreicht man wieder das w. Ufer des Comer Sees.

An der stark frequentierten Uferstraße SS.340 sind Ossuccio mit dem romanischen Kirchlein S. Maria Maddalena und seinem kuriosen Campanile sowie Lenno mit S. Stefano aus dem 11. Jh. von Interesse. Die bekannte Villa Carlotta be-



Passo della Cava, Südrampe → Runde 12.



Vom **Belvedere Grigne** hat man, umgeben von einem kleinen Park mit Rastbänken, eine weit reichende Sicht auf den **Lago di Lecco** → Runde 12.



Hoch über der sich nach Süden ausbreitenden Poebene befindet sich der EP des Sträßchens auf den **Monte Bisbino**; Stufen führen zur Gaststätte hinauf → Runde 12.

findet sich w. von Tremezzo. Zu ihr gehört ein prachtvoller Park; von Mai bis Juni blühen in ihm zahlreiche Rhododendren und Azaleen. Berühmtheit erlangte die Villa durch die aufgestellten Skulpturen von Canova, Thorwaldsen u.a.

Die Anlegestellen der Autofähren von und nach Bellagio bzw. Varenna bilden in Cadenabbia eine Art Brückenkopf für sämtliche Uferstraßen am Comer See. – Eine kleinere, nur 50 km lange Runde leitet vom mondänen Ort Bellagio auf durchwegs asphaltierten Straßen um den Monte S. Primo (1685) herum. Auf der SP.583 fährt man zunächst über Lezzeno mit seinen bemerkenswerten Villen und Parkanlagen nach Nesso.

Dort verlässt man die Uferstraße und windet sich durch mehrere, gute Ausblicke vermittelnde Kehren hinauf nach Zebio (802). Auf dem nun folgenden Piano del Tivano findet man mehrere Gasthäuser bzw. kleinere Schutzhütten in Höhenlagen zwischen 900 und 1000 m vor. Beim Rif. Stoppani auf der **Colma del Piano (1124)** mit der Madonna della Colma erreicht die Höhenstraße ihren Kulminationspunkt, worauf man in einem großen Bogen den Schluss des Roncagliatales umfährt. Von Sormano (760) beginnt der Serpentinabstieg in das vom Lambro durchflossene Vallassina, dem man in n. Richtung bis Magreglio (744) aufwärts folgt.

An der Straßenteilung beim Kirchlein Madonna del Ghisallo (755) hält man sich re. Richtung Civenna (627). Die Wallfahrtskirche mit dem Denkmal ist vor allem für Radfahrer eine Pilgerstätte, was Trikots und Rennräder namhafter Sportler in ihrem Inneren verdeutlichen; gleich nebenan bietet das Belvedere Romeo eine gute Aussicht. Eines der schönsten Panoramen auf den Leccosee und die bizarre Felsspitze des Grignone (2409) genießt

man jedoch ein Stück weiter vom Belvedere Grigne hinter dem Friedhof von Civenna. Der benachbarte Ort Guello liegt, von Nadelwald umgeben, auf einer Terrasse. Der Abstieg nach Bellagio erfolgt auf kurvenreicher Bergstrecke mit einem Gefälle von 12%.

Abstecher: Von Péllo Intelvi auf die **Vedetta della Sighignola (1302)**. Diese berühmte Aussichtswarte erhebt sich hoch über Campione d'Italia (273) am ö. Ufer des Luganer Sees. Eine Asphaltstraße führt von Péllo Inferiore nach Lanzo d'Intelvi (892); von dort leitet eine 6 km lange, knapp zweispurige Bergstrecke bei max. 18% Steigung zum aussichtsreichen Hochpunkt hinauf. Vom EP mit Kiosk und der Bauruine einer nie fertig gestellten Seilbahn genießt man Prachtblicke auf Lugano und den Luganer See. – Weitere anfahrbare Aussichtspunkte findet man auf der Kammlinie oberhalb von Lanzo d'Intelvi beim Gh. „Belvedere“ (882) und bei der Kapelle Tassino (751) in Verna. – Hin und zurück 24 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Abstecher: Von Argegno nach Cernobbio (201) und auf den **Monte Bisbino (1325)**. Zunächst fährt man auf der Uferstraße SS.340 nach Cernobbio, 15 km. Dort folgt man beim Kreisverkehr der HT „Rovenna“, später der braun-weißen HT „Mt. Bisbino“. Die durchwegs asphaltierte Bergstraße ist bis Rovenna (442) zweispurig breit und hat acht Kehren. Ihre meist durch den Wald verlaufende Fortsetzung ist dann nur mehr einspurig und wartet mit 25 Kehren auf, die teilweise noch mit Natursteinen ausgelegt sind. Bei Km 11.5 ab dem Kreisverkehr befindet sich ein Rastplatz mit Tischen und Bänken. Den EP unterhalb der Gaststätte erreicht man bei Km 15.6; er vermittelt eine weite Aussicht. Hin und zurück 62 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Zu den besten Aussichtswarten im oberitalienischen Seengebiet zählt die **Vedetta della Sighignola**; Blick auf den Luganer See und die Poebene → Runde 12. Foto Wolfgang Krenmüller



Gleich neben der für Radfahrer bedeutenden Wallfahrtskirche **Madonna del Ghisallo** befindet sich der Belvedere Romeo; er bietet schöne Blicke auf den Lago di Lecco → Runde 12.

Lago Maggiore Nord*

13

Route: Locarno (197) – Vira – Alpe di Neggia (1395) – Indemini – Biegno – Garabiolo – Maccagno – Luino – Ponte Tresa – Ghirla – Bellaria – Grantola – Casalzuigno – Cittiglio – Laveno – Intra – Vignone – Bée – Premeno – Pian del Sole (1000) – Manegra – Pian Cavallo (1243) – Colle Alpe Trunno (1238) – Cannero Riviera – Cannobio – Ponte Valmara – Brissago – Porto Ronco – Ascona – Locarno. **166 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Die vorgegebene Route umrundet den n. Arm des Lago Maggiore. Der besseren Aussicht wegen wurden auch schmalere Bergsträßchen gewählt, die zugleich willkommene Alternativen zu den meist verkehrsreichen Uferstraßen bilden. – Um den Ticino zu überqueren, benützt man zunächst im O von Locarno die Dammstrecke über den breiten Piano di Magadino, welche auf das gegenüberliegende Ufer des **Lago Maggiore (193)** leitet.

In Vira (209) zweigt li. die gut ausgeschilderte, windungsreiche Bergstraße durch das Vira-Hochtal hinauf zur **Alpe di Neggia (1395)** ab. Während des Anstieges genießt man schöne Tiefblicke auf den Lago Maggiore mit Locarno. Die durchgehend asphaltierte Straße ist zwischen 5 und 6 m breit. Im oberen Abschnitt treten vor allem in den vielen 320 bis 360°-Kurven starke Steigungen auf. Die 15 km lange Strecke Vira–Alpe di Neggia bewältigt einen HU von 1186 m!

Die Südrampe des Passes leitet zum schweizerischen Grenzort Indemini (930), der terrassenförmig an den Hang gebaut wurde, hinab. Die Weiterfahrt bis zum ital. Grenzposten bei Biegno bietet keinerlei

Aussicht mehr. Geöffnet ist die Grenzübertrittsstelle von 7 bis 21 Uhr, danach mit einem massiven Eisentor versperrt. Man gelangt in das Veddascatal, dem man talaus bis Maccagno folgt; erst unterhalb von Garabiolo wird der Blick auf den See wieder frei.

Auf der Küstenstraße SS.394 sind es nur 5 km bis Luino, wobei mehrere Tunnels passiert werden. Der über 15.000 Einwohner zählende Fremdenverkehrsort breitet sich in einer Bucht n. der Tresa aus. Jeden Mittwoch findet dort einer der größten und lebendigsten Märkte Europas statt; einen geräumigen Parkplatz gibt es am Seeufer.

Noch im N von Luino wendet man sich landeinwärts und folgt der rechtsufrigen Straße nach Ponte Tresa. Sie ist normal breit, äußerst verkehrsarm, führt die letzten 8 km über Schweizer Gebiet und endet im Grenzort direkt beim Zollamt. Auf der ausgebauten SP.233 fährt man dann in großzügig angelegten Kehren hinauf nach Marchirolo (498), das nur tangiert wird. Man setzt die Fahrt bis zur Straßenteilung von Ghirla (445) fort und biegt dort re. in die Verbindungsstraße nach Gran-



In kurzen zeitlichen Abständen verkehrt die Fähre zwischen Laveno und Intra am **Lago Maggiore**; sie erspart große Umwege → Runde 13. Foto Gottfried Loy



Auf der Westrampe des **Passo Cuvignone**; das schmale Sträßchen weist unübersichtliche Kurven auf, vor denen man unbedingt hupen sollte → Runde 13.



Skizze 13 Lago Maggiore Nord

tola (250) ein. – Von Bellaria ist der Abstieg in das von der Rancina durchflossene Tal landschaftlich bemerkenswert. Um auf kürzestem Weg durch das Val Cuvia zum Küstenort Laveno zu gelangen, muss man sich hinter der Rancinabrücke li. halten und der HT „Laveno“ folgen; das letzte Stück wird auf der SS.394 zu-

rückgelegt. Bei entsprechender Witterung ist es für Tourenfahrer jedoch lohnender, ab Casalzuigno über die Pässe zu fahren → Variante. Der durch seine Keramik-erzeugnisse bekannt gewordene Ort Laveno zählt zirka 9000 Einwohner. Eine besondere Bedeutung kommt dort der Autofähre Laveno–Intra zu.

Von Intra schlägt man den Weg über Vignone (449) nach Bée (591) ein. Bis Premeno ist die Auffahrt gut ausgebaut und zweispurig breit, ihre Fortsetzung über den **Pian del Sole (1000)** nur mehr knapp zweispurig. Nach einem kurzen Zwischenabstieg steigt man erneut über Manegra zum **Pian Cavallo (1243)** an; er bietet eine gute Aussicht auf den Lago Maggiore und das gegenüberliegende Luino. Man überquert die Wasserscheide und kommt an der Rehaklinik vorüber, worauf sich die Straße verschmälert und zum Rif. am **Colle Alpe Trunno (1238)** leitet. Die Hütte liegt im Schnittpunkt von fünf Wanderwegen. Am Beginn der nun folgenden, harmlosen Schotterstrecke steht ein „Schilderwald“. Der nicht asphaltierte Abschnitt ist lediglich 1.1 km lang, verläuft fast flach und kann mit jeglicher Art Motorrad gut befahren werden. Mit stärkerem Gefälle geht es dann an Trarego (771) vorbei und hinab nach Cannero Riviera, wo man in die SS.34 einmündet; auf dieser Strecke ist ein HU von über 1000 m zu bewältigen!

Die Beifügung „Riviera“ zum Ortsnamen drückt aus, dass dort ein mildes, vor Winden geschütztes Klima herrscht, in dem neben Oliven auch Wein und Zitrusfrüchte gedeihen (vergleiche Gardone Riviera am Gardasee). Schließlich erreicht man auf der Küstenstraße Cannobio und über die Grenzstation Ponte Valmara wiederum schweizerisches Gebiet. Man fährt nun auf der Hauptstraße 13 nach Ascona, welches einen viel besuchten Lido besitzt und kehrt über den Maggiafluss zum AP Locarno zurück.

Variante: Von Casalzuigno (327) nach Arcumeggia (570) und über zwei kleine Pässe nach Cittiglio (267). Der besuchenswerte Ort Arcumeggia kam durch die zahlreichen Wandmalereien bekannter Meister, welche sich an den Hausmauern be-

finden, auch weit über die Grenzen hinaus ins Gespräch. Zum Dorf leitet eine 3 km lange, knapp zweispurige Serpentinensstraße hinauf. Folgt man ihr weiter nach N, so kommt man zum **Passo S. Antonio (647)**, wo man sich an der Straßengabelung li. hält. Auf der Ostrampe des **Passo Cuvignone (1036)** passiert man das Rif. Adamoli (977). Die bewaldete Scheitelhöhe selbst bietet keine Aussicht, wohl aber die Anhöhe la Crocetta (1117); man erreicht sie von der obersten Kehre der Westrampe (dort Schranken) auf einem Fußweg in 15 Min. Für die Mühe belohnt wird man durch herrliche Ausblicke auf den Lago Maggiore und die Isola Bella. Den Passo Barbè (873) tangierend, leitet die nicht randgesicherte, aber ebenfalls asphaltierte Westrampe hinab nach Vararo (739). Sie ist wie die anschließende Strecke durch das S. Giuliotal einspurig mit Ausweichen und hat etliche unübersichtliche Kurven (unbedingt hupen!), weshalb eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h verhängt wurde. Vom Passo Cuvignone bis Cittiglio, wo man wieder auf die SS.394 trifft, wird ein HU von knapp 800 m überwunden. Plus 16 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Locarno nach **Brè (1005)** und **San Bernardo (1091)**. Diese beiden Bergdörfer in der unmittelbaren Umgebung von Locarno werden sowohl wegen ihrer bemerkenswerten Aussicht auf den Lago Maggiore und die ihn umrahmenden Berge als auch wegen der im Sommer wohltuenden Höhenlage gerne angefahren. Das schmale, jedoch asphaltierte Sträßchen gewinnt mit zahlreichen Kehren auf einer bewaldeten Hangstrecke nach 9.6 km die Straßengabelung in Brè: folgt man li. der HT „Mt. Brè“, so gelangt man nach zirka 500 m zur Kirche in aussichtsreicher Lage; fährt man re. weiter, so kommt man an der Zwischenstation der Seilbahn auf den Mon-



Von der **Osteria Panorama** hat man Tiefblicke auf den **Lago Maggiore**, die Maggia-Mündung und Ascona, das sich im W von Locarno ausbreitet → Runde 13.



Wegen der Aussicht auf den **Lago Maggiore** lohnend und an heißen Sommertagen wohltuend erweist sich eine Fahrt auf den **Monte Brè** → Runde 13.



Unternimmt man vom **Passo Cuvignone** eine kleine Wanderung zur Anhöhe la Crocetta, so hat man eine schöne Aussicht auf den **Lago Maggiore** und die Isola Bella → Runde 13.



Parallel zur verkehrsreichen Westuferstraße des Lago Maggiore, aber wesentlich höher gelegen, führt eine interessante Alternativstrecke über den **Colle Alpe Trunno** → Runde 13.

te Brè vorbei und erreicht nach 1.4 km den EP der Straße in San Bernardo. Hier hat man die noch bessere Sicht auf den See. – Die sehenswerte Wallfahrtskirche Madonna del Sasso (346) aus dem 16. Jh. lässt sich auf der vom untersten Abschnitt abzw. Straße nach Orselina anfahren; dorthin führt auch eine Standseilbahn, deren Talstation sich in Locarno an der Piazza Grande befindet. – Hin und zurück 25 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Abstecher: Von der Neggia-Bergstrecke zur „**Osteria Panorama**“ und zum **Alb. „Sass da Grüm“ (820)**. In einer Linkskehre, 6.3 km von Vira entfernt, zweigt eine durchschnittlich nur 3 m breite, aber asphaltierte Zufahrt zur „Osteria Panorama“ ab, HT. Dort genießt man schöne Ausblicke auf Locarno, Ascona, die Maggia-Mündung und die Staumauer von Contra mit dem Lago di Vogorno im Val Verzasca. Auf der Weiterfahrt in die Monti

di Vairano zum Hotel „Sass da Grüm“ ist wegen unübersichtlicher Stellen und einer Passage entlang glitschiger Felswände mit feuchter Fahrbahn Vorsicht geboten. Dafür wird man mit einer erweiterten Aussicht auf den Lago Maggiore, die Isole di Brissago, Ronco und die dahinter liegende Bergkette belohnt. Hin und zurück 4 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Porto Ronco nach **Ronco (410)**. Das zweispurige Terrassensträßchen bietet herrliche Blicke auf die Isole di Brissago, Ascona und das Ende des Lago Maggiore bei Locarno. Es ist normal breit, befindet sich in gutem Zustand, hat Teerbelag und einzelne Stellen mit Kleinpflaster. – Alternativ zur viel befahrenen Uferstraße kann man auch seine Fortsetzung auf der „1. Etage“ über die Dörfer Arcegnio und Losone benutzen um nach Locarno zu gelangen. – Hin und zurück 4 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Lago Maggiore Süd und Ortasee*

14

Route: Laveno (210) – Cerro – Monvalle – Ispra – Ranco – Angera – Sesto Calende – Arona – Méina – Belgirate – Stresa – Vedasco – Vezzo – Hotel Panorama – Gignese – Alpino – Monte Mottarone – Madonna di Luciago – Armeno – Carcegnia – Orta S. Giulio – Gravellona – Suna (Verbania) – Pallanza (Verbania) – Intra – Laveno. **128 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Den **Lago Maggiore (193)** teilt sich der Schweizer Kanton Tessin mit den ital. Regionen Lombardei und Piemont; für die beiden letzteren verläuft die Grenze mitten durch den See. Viel befahren sind, wie

an allen großen oberitalienischen Seen, die Uferstraßen. – Im Anschluss an die → **Route 13**, Lago Maggiore Nord wählt man zweckmäßigerweise Laveno an der östlichen Küste zum AP.



Auf der Halbinsel **Orta S. Giulio** befindet sich am Hügel eine Parkanlage, von der man gute Sicht auf den **Lago d'Orta** und die Isola San Giulio hat → Runde 14.



Knapp unterhalb der Schleife um den **Monte Mottarone** mündet an einer aussichtsreichen Kehre die Ostrampe in die SW-Rampe ein → Runde 14.

Auf der Uferstraße werden die Orte Cerro, Monvalle und Ispra mit seinem nautischen Zentrum, beim Ausfahren einer Halbinsel Ranco und Angera berührt. Den s. Wendepunkt erreicht man in Sesto Calende; dort findet man Anschluss an die SS.33, welche über Arona, Méina und Belgirate nach Stresa (200) leitet. Die elegante Stadt setzt sich aus Hotelpalästen, Herrschaftsvillen und prächtigen Parkanlagen zusammen. Ein beliebtes Ausflugsziel per Schiff ist die Isola Bella mit ihrem barocken Palast und Garten.

Eine der umfassendsten Aussichten im oberitalienischen Seengebiet hat man vom **Monte Mottarone (1491)** aus. Die meistbenutzte Auffahrt nimmt ihren Ausgang in der Altstadt von Stresa und führt über Vedasco und Vezzo zunächst zum Golfhotel „Panorama“ (584) hinauf, wo sie mit der n., über Levo leitenden Zufahrt zusammentrifft.

In Gignese (669) gelangt man zu einer weiteren Straßenvereinigung. Im Ort ist das Schirme-Museum (Museo dell' Ombrello) gleich neben der Kirche kurios; es hat von April bis September von 10 bis 12 Uhr und von 15 bis 18 Uhr geöffnet.

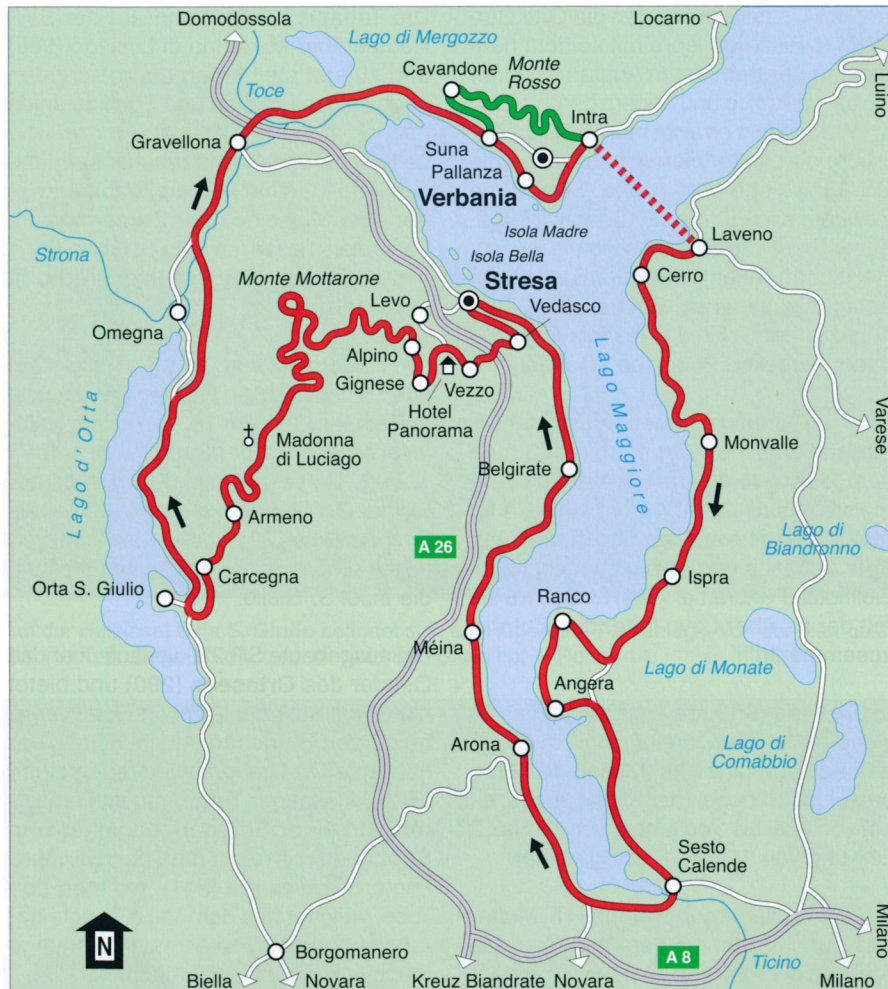
Wir folgen der braun-weißen HT „Mottarone“ und setzen die Bergfahrt über das Alpinum mit Pflanzen aus vielen Ländern fort. Für den als Privatstraße ausgewiesenen, 7 km langen Abschnitt zwischen Alpino und Mottarone wird eine Benützungsgebühr eingehoben. Das zweispurige Asphaltsträßchen führt vorwiegend durch Wald und mündet wenig unterhalb des Gipfels in die aussichtsreiche SW-Rampe. Bergwärts schließt sich eine 1.8 km messende Schleife um den Gipfel des Mottarone an; sie bietet ein herrliches Panorama, welches vom Monte Viso bis zum Adamello reicht. Zwei Gasthäuser laden am Rundkurs zur Stärkung ein.

Die Talfahrt erfolgt dann auf der SW-Rampe über Madonna di Luciago (900) und zuletzt steil hinab durch schönen Laubwald mit Eichen und Edelkastanien nach Armeno (523); dort erfordert die sehr enge Ortseinfahrt erhöhte Aufmerksamkeit! Man hat nun die Wahl, entweder über Miassino oder Carcegna zum besonders reizvollen Orta S. Giulio (293) hinabzufahren; letztgenannte Strecke ist etwas kürzer.

Am Hauptplatz von Orta S. Giulio steht das mit heraldischen Fresken geschmückte Rathaus aus dem 16. Jh. Auf der Halbinsel erhebt sich der Sacro Monte (401), 1.2 km. Dieser, dem hl. Franziskus geweihte Ort, auf dem sich inmitten eines Buchenwaldes 20 Kapellen befinden, vermittelt schöne Ausblicke auf den See und die Insel S. Giulio.

Die ausgebaute SR.229 verläuft über das Ostufer des **Ortasees (290)** und bietet nur wenig Aussicht. Der von Eisen verarbeitenden Betrieben und Textilfabriken geprägte Ort Omegna wird durch einen zirka 3 km langen Straßentunnel umfahren. Auf einer Geraden, begleitet vom Stronabach, erreicht man den Straßenknoten Gravellona (211), wo man den Toce, welcher aus dem Val d'Ossola herabzieht und ö. Gravellona in den Lago Maggiore einfließt, überbrückt.

Die SS.34 nach Intra umfährt den maleischen Küstenstreifen mit der weit verstreuten Siedlung Verbania, welche zirka 35.000 Einwohner zählt. Um an den sehenswerten Herrschaftsvillen und gepflegten Parkanlagen vorbeizukommen, lohnt sich der geringe Umweg auf der Küstenstraße durch das klimabegünstigte Pallanza. Über den Ponte S. Bernardino gelangt man in den unmittelbar am Bach angrenzenden Nachbarort Intra mit regelmäßigem Autofahrbetrieb nach Laveno.



Skizze 14 Lago Maggiore Süd und Ortasee



Variante: Von Suna (Verbania) über den **Monte Rosso (582)** nach Intra. Für den harten Kern der Enduristen gibt es in unmittelbarer Umgebung von Verbania ein kurzes Schottervergnügen. In Suno, einer Fraktion der Gemeinde Verbania, hat man nahe dem Alb. „Riviera“ li. die spitzwinkelige Abzw. von der SS.34 nach Cavandone (444), HT. Hinter dem

Dorf endet der Asphaltbelag und man kommt zu einem, im Bj. stets offen stehenden Schranken; die Fahrverbotstafel ohne Zusatz lässt sich als Haftungsausschluss für die 2.9 km lange, einspurige Schotterstrecke interpretieren. Beim letzten Bauernhof mit Ziegenhaltung geht es eher unscheinbar li. in den Laubwald. Es folgt ein Anstieg mit engen Kehren, sehr ausgewaschenen Passagen, grobem



Blick von der westlichen Uferstrecke des **Lago Maggiore** auf die Borromäischen Inseln; die bekannteste unter ihnen ist wohl die **Isola Bella** → Runde 14.



Ein äußerst grob geschotterter und teilweise zugewachsener Fahrweg tangiert den **Monte Rosso**; die Strecke eignet sich nur für geübte Enduristen → Runde 14. Foto Thanalak Denzel



Die SW-Rampe zum **Monte Mottarone** bietet eine weit reichende Aussicht → Runde 14.



Galleria di Rosazza, Südportal → Runde 15.

Schotter und größeren Geröllbrocken. Ab dem Kulminationspunkt befindet sich der Weg in wesentlich besserem Zustand und verläuft zunächst fast flach am Südhang des Monte Rosso entlang, dann, teilweise mit einer Grasnarbe bedeckt und etwas verwachsen, mäßig bergab zum ö. gelegenen Schranken. Dieser war im Bj. zwar geschlossen, aber nicht versperrt; eine Fahrverbotstafel gab es dort nicht.

Gleich hinter dem Schranken wurde ein Tisch mit Bank aus Stein aufgestellt, von dem man eine bemerkenswerte Aussicht auf den Lago Maggiore genießen kann. Nun hat man wieder Asphalt unter den Rädern und mündet nach 100 m in das vom Ristorante „Il Monterosso“ herabziehende Sträßchen ein. Die Abfahrt birgt im untersten Abschnitt einige Engstellen. Man überbrückt im N von Verbania den S. Bernardino-Fluss und gelangt nach Intra. Plus 9 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.

Santuario d'Oropa und Panoramica Zegna*

15

Route: Biella (420) – Santuario d'Oropa – Favaro – Pralungo – Andorno – Valmosca – Bocchetta di Sesslera (1382) – Biemonte (1517) – Lora – Mosso – Pettinengo – Zumaglia – Pavignano – Biella. **89 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

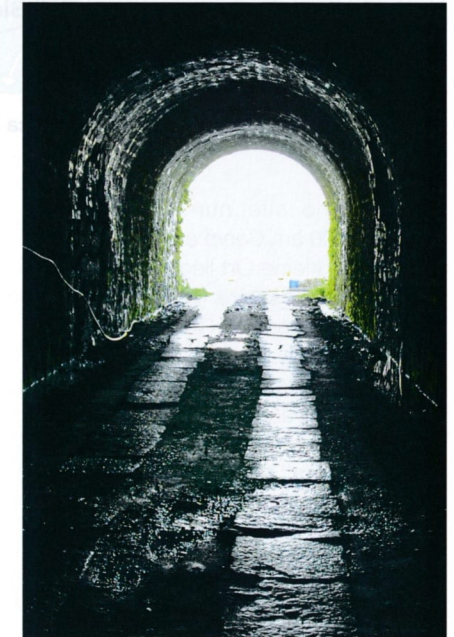
Zeitaufwand: Halbtagestour

Ein Eldorado für Motorradfahrer bildet das dichte Netz von Bergstraßen im N von Biella. Die vorzüglich ausgebaute SP.144 leitet aus der industriereichen Stadt und durch die vom Oropabach durchflossene Talung kurvenreich nach Oropa (1180) hinauf. Der Burcinahügel li. der ansteigenden Straße ist Standort des besuchenswerten Parco Piacenza; seine Gartenanlagen sind mit unzähligen Azaleen und Rhododendren durchsetzt, HT.

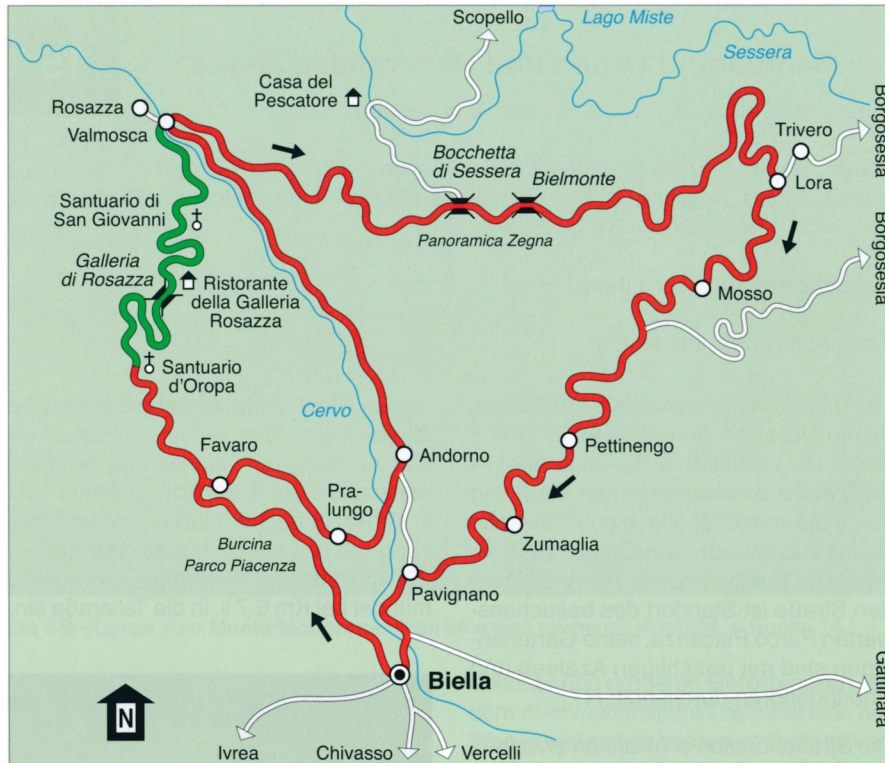
Die Straßenbreiten schwanken zwischen 5 und 7 m. Die max. Steigung beträgt 16%. Auf der 13 km langen Strecke von Biella zum sehenswerten **Santuario d'Oropa** überwindet man einen HU von 760 m. Es liegt in einer walddreichen Mulde unterhalb des Monte Mucrone bzw. des Monte Tovo und ist die meistbesuchte Wallfahrtsstätte im Piemont. Der eindrucksvolle Kuppelbau stellt ein großartiges Beispiel monumentaler Architektur dar; derartige Dimensionen würde man in diesem Umfeld gar nicht vermuten.

Das direkte, jetzt durchgehend asphaltierte Verbindungssträßchen über die Galleria di Rosazza (1480) → Variante wurde früher mehrmals durch Unwetter verwüstet und war nicht immer befahrbar, doch dann bietet sich folgende Ausweichroute an: Man fährt zunächst 4.7 km auf der SP.144 zurück, um li. nach Favaro abzu-

biegen. Weil die anschließende Strecke einen verwinkelten Verlauf hat, stellen wir hier zur besseren Orientierung den Kilometerzähler auf 0. Bei Km 3.4 nimmt man li. die Abzw. nach Pralungo, an der Kreuzung bei Km 4.8 fährt man geradeaus, 200 m weiter re. Richtung Andorno und mündet bei Km 6.7 li. in die Talstraße ein.



In der **Galleria di Rosazza** → Runde 15.



Skizze 15 Santuario d'Oropa und Panoramica Zegna

Von Andorno leitet nun die gut ausgebaute SP.100 am Cervo entlang nach Valmosca; der kleine Ort liegt nur wenig unterhalb von Rosazza (882) und ist nw. Wendepunkt unserer Runde.

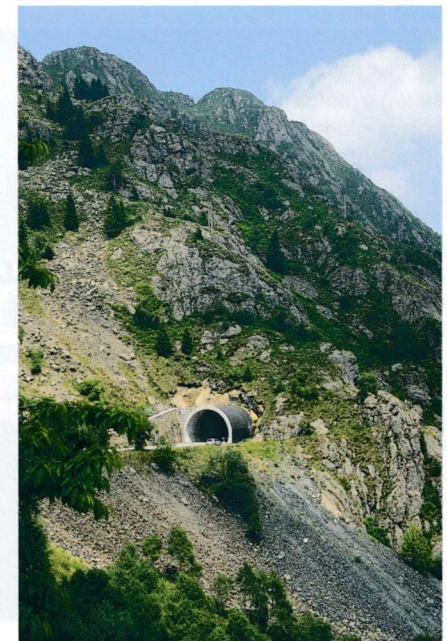
Man folgt re. der braun-weißen HT und setzt die Fahrt auf der durchwegs asphaltierten Höhenstraße, welche als „**Panoramica Zegna**“ bez. wird, fort. Die zweispurige SR.232 steigt zunächst zur **Bocchetta di Sessera (1382)** an. – Das neben dem Gasthaus abzw. Schottersträßchen über die Bocchetta Boscarola (1425) in das Valgrande bzw. Valsésia darf nur bis hinab zur Fischerhütte am Sessara-bach benützt werden, 2,9 km; ab der Brücke

gilt ein striktes Fahrverbot. – Die Weiterfahrt auf der SR.232 in Terrassenlage vermittelt bemerkenswerte Ausblicke, welche sich sowohl in die Poebene als auch in das Berggebiet des Monte Rosa richten. In Bielmonte befindet man sich inmitten eines blumenreichen, parkähnlichen Landstriches auf dem Scheitelpunkt der Panoramica Zegna. Nun erfolgt die Abfahrt in Richtung Trivero. Vom Straßenknoten Lora leitet eine sehr windungsreiche Strecke über Mosso hinab nach Pettinengo (664) und an Zumaglia vorbei gelangt man zur Straßenvereinigung Pavignano. Wenig weiter hält man Einzug in die, von der Textilindustrie geprägte Stadt Biella.



Die gut ausgebaute **Panoramica Zegna**; im Hintergrund die Bocchetta di Sessera → Runde 15.

Variante: Vom Santuario d'Oropa (1180) über die **Galleria di Rosazza (1480)** nach Valmosca. Das Sträßchen hinauf zur Galleria Federico Rosazza und etwas steiler hinab zum Santuario di San Giovanni wird als SP.513 bez. und ist fahrerisch wohl das interessanteste im Raum oberhalb von Biella. Nach mehrmaliger Zerstörung durch rohe Naturgewalten wurde es mit viel Aufwand ausgebaut und präsentiert sich nun durchgehend asphaltiert. Seine Fahrbahnbreiten schwanken zwischen ein- und knapp zweispurig; an unübersichtlichen Stellen ist deshalb Hupen ratsam! Gefährliche Passagen sind mit hölzernen Leitplanken randgesichert. Um Schäden zu vermeiden, wird jetzt das Wasser abschnittsweise durch seitliche Natursteinrinnen abgeleitet. Auf der Südrampe hat man 6, auf der Nordrampe 14, teilweise sehr enge Kehren. Die Steigungen betragen max. 14%, die Gefälle max. 16%. Nach 2,2 km ab dem Santuario d'Oropa kommt man zur zweiten



Panoramica Zegna, Ostrampe → Runde 15.



Die Bergstraße über die **Galleria di Rosazza**, einem abenteuerlichen, einspurigen Scheiteltunnel, wurde durchgehend asphaltiert und teilweise mit Holzplanken gesichert → Runde 15.



Das **Santuario d'Oropa** ist eine viel besuchte Wallfahrtsstätte; der riesige Kuppelbau n. von Biella ragt gänzlich unvermutet aus der bewaldeten Umgebung auf → Runde 15.

Bachfurt, in der nach ausgiebigen Regenfällen beachtliche Wassermassen zu durchqueren sind. Nach weiteren 4.5 km erreicht man den Kulminationspunkt; er wird vom 368 m langen Scheiteltunnel unter dem Colle della Colma gebildet. Die schmale Röhre ist unbeleuchtet und meist nass, die beiden Spurrinnen wurden mit

Steinplatten belegt. Gleich hinter dem Nordportal steht das Ristorante della Galleria Rosazza. – Auf der Abfahrt nach Valmosca kommt man am **Santuario di San Giovanni (1020)** vorbei. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der gesamten Bergstrecke 30 km/h. – Minus 11 km. Fahrtechnische Beurteilung mittel.

Assietta-Kammstraße und Chisonetal**

16

Route: Fenestrelle (1154) – Dépôt – Pian dell'Alpe – Colle dell'Assietta (2472) – Testa dell'Assietta (2567) – Colle Lauson (2497) – Colle Blegier (2381) – Monte Genevris (2536) – Colle Costa Piana (2313) – Colle Bourget (2299) – Colle Basset (2424) – Colle di Sestriere (2035) – Pragelato – Pourrières – Fenestrelle. **74 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig

Zeitaufwand: Tagestour

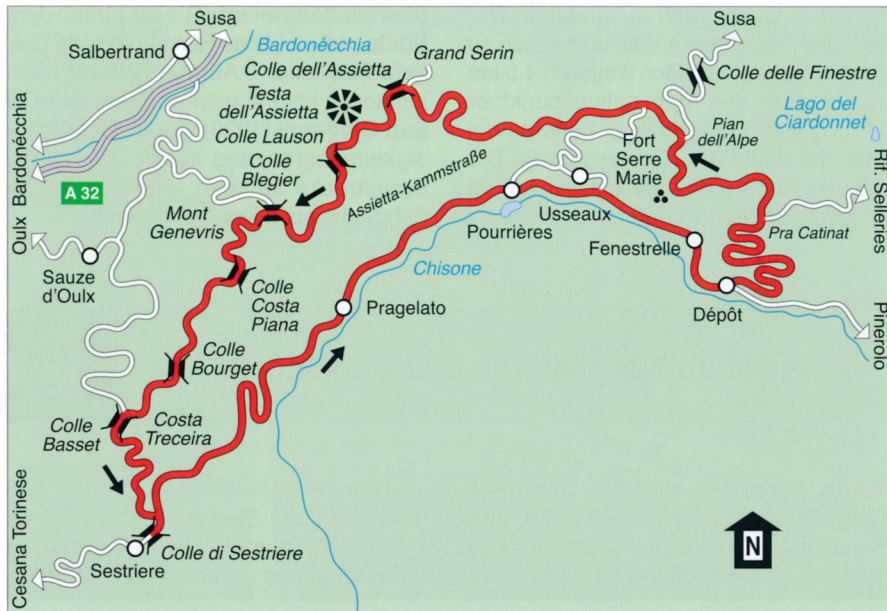


Als einen touristischen Leckerbissen, den jeder Tourenfahrer in sein Programm aufnehmen sollte, kann man die **Assietta-Kammstraße** bezeichnen. Das 36 km lange, über zahlreiche Hochpunkte führende ehem. Militärsträßchen vermittelt eine einzigartige, sehr beeindruckende Gratwanderung. Es zweigt in 1917 m Seehöhe am Pian dell'Alpe von der Südrampe des Colle delle Finestre, 2.5 km unterhalb der Scheitelhöhe, ab und leitet bis zum Colle di Sestriere.

Die offiziell als SP.173 bez. Strada dell'Assietta darf prinzipiell von 1. Juni bis 31. Oktober befahren werden; an bestimmten Tagen im Juli und August ist sie jedoch für Motorisierte zwischen 9.00 und 17.00 Uhr gesperrt. An den Einstiegsstellen und Zubringersträßchen wurden Infotafeln so-

wie symbolische Portale in einem eigenen markanten Holzdesign aufgestellt; dort werden auch die jährlich neu festgelegten Sperrtage (meistens sind es zwei pro Woche) kundgetan, ebenso kann man diese unter www.stradadell-assietta.it nachlesen. Die Schranken zur Durchsetzung des temporären Fahrverbotes befinden sich am Pian dell'Alpe und am Colle Basset.

Der Zustand der geschotterten Piste ist, bedingt durch ihren exponierten Verlauf in Höhenlagen zwischen 2000 und 2500 m, den Unbilden der Witterung stark ausgesetzt und daher ein sehr wechselhafter; Instandsetzungsarbeiten werden nur sporadisch durchgeführt. Die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 3 und 4 m, doch treten gelegentlich Verengungen, verursacht durch hangseitige kleine Verschüttungen oder talseitige Abrutschun-



Skizze 16 Assietta-Kammstraße und Chisonetal

gen, auf. Auch mit heruntergeköllerten, auf der Piste liegen gebliebenen Gesteinsbrocken ist zu rechnen. Die Steigungen sind im Allgemeinen gut ausgeglichen und erreichen max. 15%. Als Schlüsselstellen kann man den Anstieg zum Colle dell'Assietta und jenen zum Monte Genevris betrachten. Nach stärkeren Regenfällen sollte man die Höhenstraße unbedingt meiden! Die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt 30 km/h. Dem Naturschutz entsprechend ist das Abweichen vom Fahrweg strengstens verboten!

Während der Kambefahrung genießt man eine Vielzahl prächtiger Ausblicke, nach N in das Susatal mit seiner charakteristischen Bergumrahmung, darunter Rocciamelone (3538) und Rocca d'Ambin (3378), nach SW in das Chisonetal mit den Grenzbergen zu Frankreich im Hintergrund. Die empfohlene Fahrtrichtung verläuft von O nach SW. Am lohn-

endsten erweist sich eine Fahrt über die Kammstraße von Ende Juni bis Mitte Juli, da in diesem Zeitraum die ungemein reiche Alpenflora in voller Blüte steht.

Von Fenestrelle fährt man zunächst auf der SR.23, welche von Sestriere durch das Chisonetal nach Pinerolo leitet, in den ö. Nachbarort Dépôt (1078). Dort nimmt die großteils geteerte SP.172 zum **Colle delle Finestre (2176)** ihren Ausgang, HT. Auf kehrenreicher, knapp zweispuriger Bergstrecke erreicht man bei Steigungsmaxima von 12% das Wiesenplateau Pra Catinat (1785), 8 km.

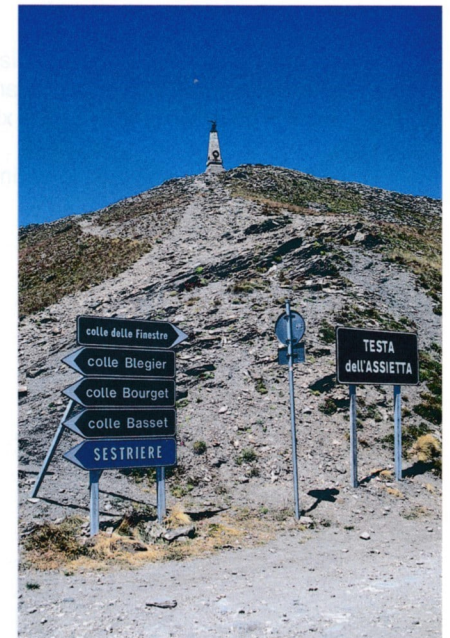
Ab der Abzw. zum Rif. Selleries wechseln sich geschotterte Abschnitte mit asphaltierten ab. Die nun vorwiegend einspurige Strecke zieht am ehem. Fort Serre Marie (1892) vorbei zum Pian dell'Alpe (1917) hinauf, 6 km, wo man li. die Abzw. der Assietta-Kammstraße vorfindet.



Assietta-Kammstraße, Colle Blegier → Runde 16. Foto Margit und Thomas Titscher

Die ersten 1.9 km bis zur Abzw. „Usseaux“ sind noch asphaltiert, dann beginnt re. die Schotterpiste. Im obersten Vallone dell'Assietta hat man einen steilen Anstieg mit zwei Kehren und ausgesetzten Passagen zu bewältigen; auf diesem teilweise gröber geschotterten Abschnitt muss man mit Engstellen, die durch kleine Muren, aber vor allem durch talseitige Abrutschungen entstehen, rechnen. Das oberste Teilstück zeigt sich durch den freigespülten Unterbau der ehem. Militärstraße etwas ruppig.

Der **Colle dell'Assietta (2472)** ist eine, zwischen Testa dell'Assietta und Gran Serin gelegene Mulde, welche herrliche Aussicht nach NW auf die Punta Sommeiller (3350) und die Dents d'Ambin (3382) vermittelt. – Über den 2 km langen, in ö. Richtung zum ehem. Gipfelfort Gran Serin (2589) führenden Weg wurde ein striktes Fahrverbot verhängt; er leitete einst bis zum Colle delle Vallette (2551), befindet sich heute aber in Verfall.



Testa dell'Assietta → Runde 16.



Blick von der **Testa dell'Assietta** auf den Anstieg von Osten her → Runde 16. max. steilpass



Assietta → Runde 16. Foto Thomas Titscher

Die Kammstraße gewinnt an der **Testa dell'Assietta (2567)** den Kulminationspunkt innerhalb ihres viel gewundenen Verlaufes. Die Gipfelkuppe mit dem Denkmal und dem Orientierungstisch bietet ein umfassendes Panorama, der kurze Fußanstieg lohnt sich!

Mit sanftem Gefälle geht es zum **Colle Lauson (2497)** bergab, dann senkt sich die Höhenroute zum **Colle Blegier (2381)**, wo re. die gesperrte Auffahrt (Schrannen und Fahrverbotstafel) aus Richtung Salbertrand bzw. Sauze d'Oulx einmündet.

Durch einige sehr enge Kehren fährt man nun steil zum **Monte Genevris (2536)** hinauf; hier gibt es mitunter auch etwas gröbere, holprige Passagen mit tieferen Längsfurchen. Während des Abstieges zum **Colle Costa Piana (2313)** bieten sich prächtige Ausblicke auf den firnbedeckten Pic de Rochebrune (3325) und den Roc del Boucher (3285). Auf der, dem

Susatal zugewandten Terrasse erkennt man den mondänen Fremdenverkehrs-ort Sauze d'Oulx.

Bei Km 26 überschreitet man den **Colle Bourget (2299)**, worauf die Kammstraße neuerdings leicht zum **Colle Basset (2424)** ansteigt; dort zweigt re. die legal benützbare, ebenfalls interessante Abfahrt nach Sauze d'Oulx (1510) → **Route 17**, Mont Cenis und Monte Jafferau, ab. Die Anhöhe zwischen der Bergstation des Skiliftes rechter Hand und der Costa Treceira (2528) linker Hand bildet den letzten Hochpunkt der Kammstraße. – Nun fährt man an den ö. Abhängen des Monte Frai-

tève zunächst parallel zur Liftrasse in mehreren kurzen Kehren zur Zwischenstation, dann durch schütterten Wald in SW-Richtung zum dicht verbauten **Colle di Sestriere (2035)** hinab.

An der Einmündung in die Asphaltstraße hält man sich li., um direkt zur Hauptstraße zu gelangen; fährt man re., so kommt man an den Sportanlagen vorbei ins Ortszentrum von Sestriere. – Schließlich leitet die breit ausgebaute SR.23 unter Bewältigung eines HU von knapp 900 m auf einer 23 km langen Strecke bei max. 10% Gefälle über Pragelato zum AP Fe-nestrelle mit seinem Fort zurück.

Mont Cenis und Monte Jafferau***

17

Route: Susa (503) – Molaretto – Bar Cenisio – Grand-Croix – Plan des Fontainettes (2193) – Col du Mont Cenis (2083) – Lanslebourg – Bramans – Modane – Tunnel du Fréjus (1297) – Bardonnèche – Savoulx – Salbertrand – Exilles – Susa. **122 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Im Rahmen dieses Tourenvorschlages wird der Monte Jafferau als besonders lohnender Abstecher angestreut. Die Streckenführung zu diesem Hochpunkt befand sich im Bj. 2012 allerdings im Umbruch. Ein Abschnitt war gesperrt, ein anderer wurde gerade ausgebaut; welche Regelung für die Zukunft geplant ist, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest! – Die Variante von Oulx bzw. Sestriere über die Assietta-Kammstraße nach Susa sollte man unbedingt unternehmen, wenn günstige Witterungsverhältnisse beste-

hen und genügend Zeit vorhanden ist. – Wer nicht durch den mautpflichtigen Fréjus-Straßentunnel fahren möchte, kann die vorliegende Tour erweitern und sie mit der → **Route 30**, Rund um den Mont Thabor, verbinden.

Aus dem altherwürdigen Städtchen Susa steigt die SS.25 zunächst über Molaretto nach Bar Cenisio (1483) an. Die Südrampe des **Col du Mont Cenis (2083)** wurde sehr solide mit Überbreiten bis zu 9 m in den zahlreichen Kehren ausge-



Skizze 17 Mont Cenis und Monte Jafferau

baut. Die Steigungsverhältnisse sind gut ausgeglichen, ihre Maxima erreichen 11%. Werktags ist das Verkehrsaufkommen sehr stark, verursacht hauptsächlich von Fahrten mit leeren Lastwagen, welche wegen der hohen Mautgebühr eine Rückfahrt nach Frankreich durch den Fréjus-Straßentunnel meiden. Die unteren Kehren vermitteln bemerkenswerte Ausbli-

cke in die breite Furche des Susatales und auf die markante Berggestalt des Roccamelone (3538).

Auf franz. Territorium kommt man zuerst an der ehem. Grenzstation Grand-Croix (1860) und an der Staumauer des lang gestreckten **Lac du Mont Cenis (1974)** vorbei, ehe man über sein n. Ufer hoch



Die breit ausgebaute D 1006 verläuft am Ostufer des **Lac du Mont Cenis** und führt über den Plan des Fontainettes; am Seeende ist die Staumauer zu erkennen → Runde 17.

über dem Wasserspiegel zum Col du Mont Cenis gelangt. Die 9 km messende Uferstraße leitet über den Belvédère du Mont Cenis nur mäßig ansteigend zum **Plan des Fontainettes (2093)**; dieser liegt mit seinem Großparkplatz und der pyramidenförmigen Kapelle 10 m höher als der Pass (Wasserscheide).

Mit fünf lang gezogenen Kehren vollzieht man auf der breiten, gut ausgebauten Asphaltstraße den Abstieg nach Lanslebourg (1399) und genießt dabei im oberen Abschnitt Ausblicke auf die Gletscher des Vanoise-Massivs; als seine höchste Erhebung präsentiert sich der Dent Parachée (3684). Die gesamte Entfernung zwischen den beiden Basisorten misst 41 km. Auf der Südrampe bewältigt man einen HU von 1580 m, auf der Nordrampe einen von nur 684 m! Der Pass ist von Mitte Mai bis Mitte Oktober geöffnet.

Zwischen Lanslebourg und Modane (1057) benutzen wir die D 1006 durch das Arctal; je nach Verkehrslage kann man auch ein Ausweichen auf die über Aussois führende D 83 in Betracht ziehen. W. von Bramans sieht man auf der gegenüberliegenden Talseite die ausgedehnten Anlagen der ehem. Forts de l'Esseillon; es handelt sich dabei um eine Talsperre, die aus fünf übereinander angeordneten Festungsbauten besteht. Vom Parkplatz an der D 1006 führt ein Fußweg über den Pont du Diable, eine hölzerne Hängebrücke, zu den Forts.

Mit zwei Kehren gelangt man oberhalb von Modane zum franz. Nordportal des 12,7 km langen, mautpflichtigen **Tunnel du Fréjus (1297)**; das ital. Südportal befindet sich bei Bardonnèche (1312). Im Susatal kann man dann zwischen der SS.335 bzw. der SS.24 und der A 32 wählen, um zum AP Susa zurückzukehren.



Variante: Von Oulx nach Cesana Torinese und über die **Assietta-Kammstraße** nach Susa. Die großzügig ausgebauten SS.24 ermöglicht ein rasches Vorwärtkommen zwischen Oulx (1121) und Cesana Torinese (1358), wo man auf die SR.23 wechselt; diese leitet bei nur 9% Steigung zum **Colle di Sestriere (2035)** hinauf. Vom renommierten Wintersportort Sestriere bietet sich als besonders lohnende Route in der „oberen Etage“ die Assietta-Kammstraße an → **Route 16**, Assietta-Kammstraße und Chisonetal (in umgekehrter Richtung). Die Abzw. der Schotterstrecke findet man am ö. Ortsrand in der Nähe des Sportplatzes. Da der Basisort Sestriere wesentlich höher liegt als der Basisort Dépôt bei Fenestrelle, ist die w. Zufahrt zur Kammstraße günstiger als die östliche. Der Unterschied beträgt nämlich runde 1000 Höhenmeter!



Colle delle Finestre, Nord → Runde 17.

Von der Einbindung der Assietta-Kammstraße in die Südrampe des **Colle delle Finestre (2176)** am Pian dell' Alpe (1917) sind bis zur Scheitelhöhe noch 2.5 km zurückzulegen. Beeindruckend ist der Blick vom Pass auf den gewundenen Verlauf der Nordrampe; mit 13 Kehren führt eine 8 km lange, gut planierte Schotterstrecke in ordentlichem Zustand hinab zum ehem. Militärgebäude mit Brunnen in 1455 m Seehöhe; das max. Gefälle beträgt 15%. Ab dort hat man wieder Asphaltbelag.

Es folgt eine regelrechte Kehrenorgie: 32 dicht übereinander angeordnete, enge Serpentinaen leiten nach Meana di Susa hinab, 8.4 km. Das Sträßchen durch den Wald ist nur einspurig und weist ein Gefälle von 12% auf. Nach weiteren 2.7 km mündet man im O von Susa in die SS.24 ein. Plus 61 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.



Variante: Von Oulx (1121) direkt zur **Assietta-Kammstraße**. Um die oben beschriebene Variante abzukürzen, kann man auch die Auffahrt über Sauze d'Oulx (1510) zum **Colle Basset (2424)** benützen. Zirka 9 km vom Kreisverkehr in Oulx entfernt, findet man in einer Kehre re. die Abzw. von der Asphaltstraße. Der Schotterweg verläuft in ordentlichem Zustand über den Pian della Rocca zum Wintersportplatz Sportinia (Hotel Monte Triplex, Rocce Neve, Capanna Kind und La Capannina) in 2150 m Seehöhe, 4.4 km. Die weitere 4 km messende Fortsetzung zum Colle Basset ist dann etwas schwieriger und weist Steigungsmaxima von 16% auf. Der teilweise buckelige Weg mit lehmigen, bei Nässe rutschigen Teilstücken berührt die prachtvoll gelegene Kapelle Notre Dame des Broussailles (2327); im obersten Abschnitt passiert man eine Bachfurt mit Steinquadern. – Minus 11 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.



Weggabelung am Colle Basset: re. nimmt die **Assietta-Kammstraße** ihren aussichtsreichen Verlauf; li. hat man die von Oulx direkt heraufziehende Auffahrt → Runde 17.



Der 850 m lange, gekrümmte, unbeleuchtete Tunnel zum **Monte Jafferau** lässt sich als eine der Schlüsselstellen bezeichnen; in ihm steht oft das Wasser von Wand zu Wand. → Runde 17.



Eine großartige Aussicht bietet das ehem. Gipfelfort am **Monte Jafferau**; weithin einsehbar ist der Verlauf des Schottersträßchens auf dem Bergkamm → Runde 17.



Abstecher: Von Salbertrand auf den vorgelagerten **Monte Pramand (2162)** und auf den **Monte Jafferau (2801)**. Zwischen Salbertrand (1032) und Exilles (870) zweigt von der SS.24 li. das abenteuerliche Bergsträßchen zum Fort Pramand, 12,5 km, und zum Gipfelfort auf dem Monte Jafferau, 23 km, ab. Seine Benutzung erfolgt ausdrücklich auf eigene Gefahr; da die sensible Bergregion von einem absoluten Fahrverbot bedroht ist, sollte eine besonders besonnene Fahrweise selbstverständlich sein!

In drei Kehren gewinnt das anfangs asphaltierte, knapp zweispurige Sträßchen rasch an Höhe. Man fährt am Fort Fenil vorbei und hat re. die Abzw. zum Rif Levi (1849). Ab der kleinen Kapelle von Moncellier bei Km 2.7 ist der Fahrweg einspurig und grob geschottert; es gibt etliche ruppige Passagen, ausgewaschene

Stellen und Querrinnen. Die Steigungsmaxima liegen bei 15%. Im weiteren Anstieg an den s. Abhängen der Cima del Vallonetto (3217) sind nochmals neun Serpentina zu überwinden. Bei km 11.2 erreicht man eine kleine Einsattelung mit geräumiger Abstellfläche.

Um zum Gipfel des Monte Pramand mit dem gleichnamigen Fort zu gelangen, biegt man hier li. ab. Das 1.3 km lange Stichsträßchen ist schmal und nur mit kleineren Allradfahrzeugen oder Enduros befahrbar. Es weist tiefe Fahrillen und Auswaschungen, zwei enge Kehren und eine Steigung von 17% auf. Das einsturzgefährdete Fort wurde 1913 errichtet und hatte vier große Panzerkuppeln.

Die Aussicht von der gegen das Susatal vorgeschobenen Kuppe ist sehr reizvoll; sie reicht gegen S bis zum Pic de Rochebrune (3325) und zur Punta Rognosa



Passage auf der Kammstrecke zum **Monte Jafferau**; am Gipfel steht das heute verfallene Fort → Runde 17. Foto Margit und Thomas Titscher

(3280), im SW dominiert der, von einem Festungswerk gekrönte Mont Chaberton (3136), fast genau im W lugt über vorgelagerte Höhen die Meije (3983) hervor. Am lohnendsten ist die Fahrt hierher im Frühsommer, wenn die Wiesen von unübersehbaren Mengen schönster Alpenblumen übersät sind.

Fährt man bei oben erwähnter Einsattelung geradeaus weiter, so geht es Richtung Monte Jafferau, einem äußerst interessanten Hochziel, welches aber auch in der schneefreien Jahreszeit nicht immer anfahrbar ist. Die Gründe hierfür sind witterungsbedingte Auswaschungen, Verschüttungen, im schlimmsten Fall auch Abrutschungen der Trasse.

Das ehem. Militärsträßchen besitzt einen festen Unterbau, ist aber zusehends dem Verfall preisgegeben; mitunter drohen talseitige Stützmauern abzubrechen. Eine

exakte Kilometrierung, welche auf den Randsteinen aufgetragen ist, erleichtert in diesem schwierigen Gelände die Orientierung, besonders bei schlechtem Wetter oder Nebel. Die Bergstraße wurde einspurig mit Ausweichen angelegt; es gibt unübersichtliche Kurven. Die Höchststeigung beträgt im unteren Abschnitt 20%.

Innerhalb eines Landstriches mit mehreren Felsgrotten fährt man durch einen 850 m langen, gekrümmten Straßentunnel. Er ist schmal und unbeleuchtet; in der hufeisenförmigen Röhre muss man mit tiefen Wasserpfützen und rutschigen Stellen rechnen. Lockeres, von der Decke herunterbrechendes Material bildet eine große Gefahr! Eine Sanierung der Tunnelauskleidung ist schon längst überfällig.

An der Weggabelung bei Km 15.5 hält man sich re., denn li. geht es zur Abfahrt nach Savoulx. Das Jafferausträßchen ge-



Abfahrt vom Gipfelfort des **Monte Jafferau** nach Bardonecchia. Die bis zum Hotel „Jafferau“ teilweise hohlwegartige Schotterstrecke führt über die Skipiste und ist sehr steil → Runde 17.

winnt mit wenigen Kehren den **Col Bas-set (2595)**; hier beginnt die fast flach verlaufende Kammstrecke mit den Rochers de l'Aigle (2683).

Aufgrund des freigespülten Unterbaues ist der Gipfelanstieg über drei Serpentinaen sehr rumpelig. Cirka 50 m unterhalb des ehem. Festungswerkes gibt es eine kleine Parkfläche. Li. können Unentwegte noch einer schmalen Spur zum Tor des Forts folgen, re. leitet eine letzte Kehre auf das Dach des Forts. Das Gipfelfort befindet sich seit geraumer Zeit in Verfall, bietet aber eine imposante Aussicht! – Hin und zurück 48 km. Fahrtechnische Beurteilung: schwierig.

Im Bj. 2012 war nun die Auffahrt durch den berühmten Tunnel wegen eines Felssturzes gesperrt. Als Ersatzstrecke konnte man das von Savoulx (1120) ausgehende Schottersträßchen benützen; es

weist 23 Kehren und Höchststeigungen von 20% auf. Bis zum Bivio del Vin Vert (2224) misst es 9.5 km; an dieser Gabelung hält man sich re. und mündet nach weiteren 3 km in die vom Tunnel heraufziehende Strecke ein.

Eine alternative Auffahrt besteht von Bardonecchia (1312) über das **Fort Foens (2177)** zum Bivio del Vin Vert. Zunächst folgt man der SP.238 über den Weiler Gleise Richtung Hotel „Jafferau“; doch bevor man dieses erreicht, zweigt man bei Km 7.4 von einer Kehre re. ab. Mit geschätzten 25% und mehreren engen Kehren gewinnt der einspurige Schotterweg in ordentlichem Zustand rasch an Höhe. Nach 2.3 km kommt man an einer aus Natursteinen gemauerten Viehtränke vorbei; ab dort hat man einen fast flachen Verlauf zum 2 km entfernten Fort Foens. Auf diesem Abschnitt war in der Vergangenheit die Trasse gänzlich abgerutscht;

im Bj. wurden aufwändige Hangsicherungsarbeiten mit massiven Baumstämmen durchgeführt. Vermutlich wird diese Route nach Abschluss der Bautätigkeiten frei befahrbar sein. Zum Bivio del Vin Vert sind weitere 1.4 km zurückzulegen.

An der letzten Kehre vor dem Gipfelfort, wo sich auch ein kleines Plateau zum Parken befindet, zweigt re. die sich über die Skipiste hinabwindende Westabfahrt nach Bardonecchia ab. Ein dort früher stehendes allg. Fahrverbotschild existierte im Bj. 2012 nicht mehr. Diese schwierige, sehr

steile Strecke kann nur geübten Lenkern empfohlen werden! Sie ist teilweise äußerst grobschottrig und hat auf längeren Abschnitten einen hohlwegartigen Charakter; des Öfteren muss man großen Steinen ausweichen. Das max. Gefälle misst stolze 35%. Nach 5.4 km erreicht man das Hotel „Jafferau“ (1940) mit der Gondel- und Liftstation „Fregiusa“. Hier gibt es in Form eines hölzernen Wegweisers den Hinweis, dass die Strecke nur für Allrad-Fahrzeuge geeignet ist; bergwärts hängt an einem Baum ein uraltes Schild „Fahrverbot für Motorräder“.

Hochpunkte in der ital.-franz. Grenzregion***

18

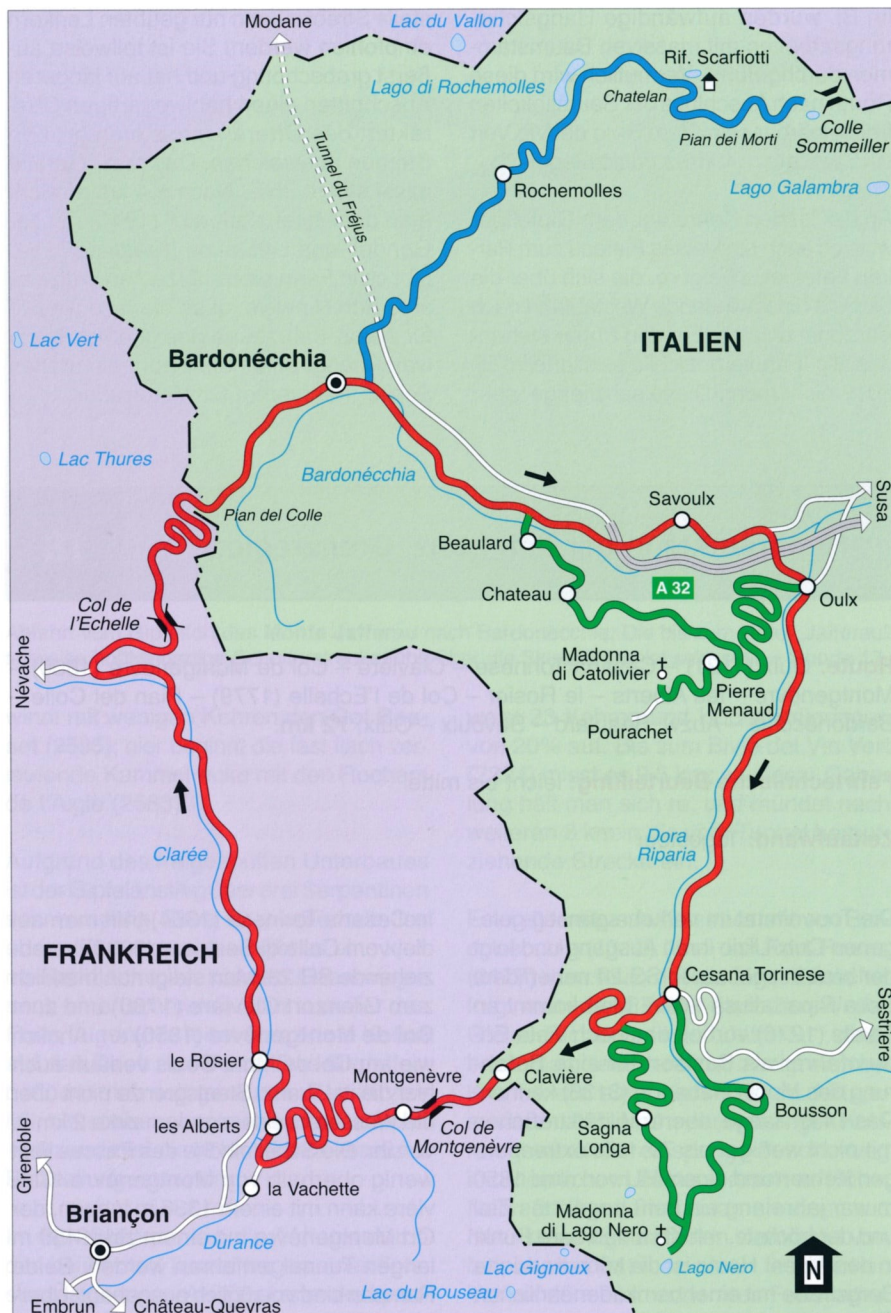
Route: Oulx (1121) – Cesana Torinese – Clavière – Col de Montgenèvre (1850) – Montgenèvre – les Alberts – le Rosier – Col de l'Echelle (1779) – Pian del Colle – Bardonecchia – Abzw. Beaulard – Savoulx – Oulx. **72 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Die Tour nimmt im verkehrsgünstig gelegenen Oulx/Ulzio ihren Ausgang und folgt der breit ausgebauten SS.24 neben dem Dora Ripariafluss talein. Man kommt an Fenils (1276) vorbei, das noch viele Endurofahrer als Basisort für eine Befahrung des Mont Chaberton (3136) kennen. Das 14 km lange, ehem. Militärsträßchen mit nicht weniger als 70, teils extrem engen Kehren und einem HU von rund 1850 m war jahrelang ein heiß begehrtes Ziel und der höchste, mit Kfz anfahrbare Punkt in den Alpen. Heute ist die kühn trassierte Bergstraße mit einer barrikadenähnlichen Schranke und einem Fahrverbotschild gesperrt und dem Verfall preisgegeben.

In Cesana Torinese (1354) trifft man auf die, vom Colle di Sestriere (2035) herabziehende SR.23. Man steigt nun merklich zum Grenzort Clavière (1760) und zum **Col de Montgenèvre (1850)** an. Ähnlich wie am Col de Mont Cenis verläuft auch hier die ital.-franz. Staatsgrenze nicht über die Wasserscheide, sondern zirka 2 km ö. von ihr. Die Scheitelhöhe des Passes liegt wenig oberhalb von Montgenèvre. Clavière kann mit einem 1336 m langen, der Ort Montgenèvre mit einem zirka 450 m langen Tunnel umfahren werden. Beide Rampen sind vorzüglich ausgebaut; Überbreiten findet man in den Hauptsteigungen und Wendepunkten der Kehren. Die



Skizze 18 Hochpunkte in der ital.-franz. Grenzregion



Gut überschaubar ist die randgesicherte Nordrampe des **Col de l'Echelle/Colle della Scala**; sie weist zwei kurvige Felstunnels und mehrere Serpentinauf → Runde 18 und 30.

Ostrampe weist drei Kehren, einen 307 m langen und einen kurzen Tunnel sowie zwei 500 m lange, unbeleuchtete Lawenschutzgalerien auf. Mit vier Serpentinauf und nur 6% Gefälle senkt sich die Westrampe in das Tal der Durance.

Um in das Claréetal zu gelangen, biegt man bereits vor dem Ort la Vachette re. ab und fährt auf einer Nebenstraße über les Alberts nach le Rosier, wo man in die D 994^G einmündet. Letzterer folgt man talein bis zur Auffahrt zum Col de l'Echelle; diese zweigt 2.5 km vor Névache re. ab. Nicht zu Unrecht gilt das Claréetal → **Route 30**, Rund um den Mont Thabor, als schönstes Tal des Briançonnais.

In der Straße zum **Col de l'Echelle/Colle della Scala (1779)** besteht ein interessanter Übergang nach Bardonnèchia und in das Susatal; die durchwegs asphaltierte Verbindung benützt den Hauptkamm

der Westalpen an seiner niedrigsten Einsattelung und leitet in das Vallée Étroit hinüber. Die franz.-ital. Grenze befindet sich auf dem Pian del Colle bei Km 9.5. Der Ausbauzustand ist unterschiedlich, die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 3 und 6 m. Auf der Nordrampe folgen kurz hintereinander zwei Felstunnels mit unübersichtlichem Verlauf; dort sollte man vor der Ausfahrt unbedingt hupen! Steigungen bzw. Gefälle weisen max. 12% auf.

Landschaftlich betrachtet, ist eine Fahrt über den „Leiterpass“ recht abwechslungsreich. Hervorzuheben sind die zwischen der Aiguille Rouge (2545) und den Rochers de la Sueur eingelagerte Scheitelregion mit ihren dichten Nadelwäldern und zu einem Picknick einladenden Wiesen sowie die bemerkenswerten Ausblicke von den Kehren der Nordrampe durch die Talung von Rochemolles auf den firnbedeckten Pierre Menue (3505).



Mit einer Serpentinengruppe überwindet das **Sommeiller-Sträßchen** die Talstufe vom Rif. Scarfiotti zum Pian dei Morti; an der ersten Kehre guter Blick auf den Fond-Wasserfall → Runde 18.



Aufgrund seines guten Ausbaus mit Überbreiten in den Kehren wird der **Col de Montgenèvre** auch von Schwerfahrzeugen benützt; Serpentine auf der Westrampe → Runde 18.

Von der Einfahrt in den Fremdenverkehrs-ort Bardonecchia (1312), der unterhalb vom Südportal des Tunnel du Frejus bzw. des Eisenbahntunnels liegt, hat man bis Oulx noch zirka 14 km auf guten Nebenstraßen zurückzulegen.



Variante: Von Cesana Torinese über Bousson zum **Lago Nero (2014)** und über Sagna Longa zur Montgenèvre-Pass-Straße. Diese kleine, 21.5 km lange Runde bietet Schotterfreunden sowohl landschaftlich als auch fahrerisch eine Abwechslung. – Im S von Bousson zweigt man am Beginn des Thurastales li. ab; bereits beim Alb. Santa Guilia (1512) setzt die Schotterstrecke ein. Im Bj. waren nur dort einige wenige ruppige Stellen, wo der Unterbau freigespült wurde. Die Steigung beträgt max. 14%.

Lieulich in den einsamen Landstrich eingebettet liegt der See mit der urigen Kapelle Madonna di Lago Nero (2021), welche sich oberhalb des Rif. „Brigata Alpina Taurinese“ an den Hang der Hochgebirgsmulde duckt. Will man nach Sagna Longa, so fährt man 700 m zurück und hält sich an der Weggabel li. Die Strecke steigt zur Lichtung mit dem Brunnen „Fonte Tana“ (2000) und den Ruinen leicht bergan und senkt sich dann zur Ansammlung von Ferienhäusern an der Baumgrenze; bis zum Sporthotel sind es 3.3 km.

Von dort leitet ein Sträßchen in sechs weiten Schleifen bei ausgeglichenem Gefälle von max. 12% an der bewaldeten Nordflanke der Punta Rascia (2336) abwärts. Mehrfach bieten sich hübsche Ausblicke auf die Bergketten um Cesana Torinese; dominierend im NW ist die gewaltige Felsbastion des Mont Chaberton (3136). Schließlich mündet man 2.4 km oberhalb von Cesana Torinese in die viel befahrene Montgenèvre-Pass-Straße ein. – Plus 19 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Variante: Von Beaulard zur Kapelle **Madonna di Catolivier (2105)** und hinab nach Oulx. Ein ordentliches Schottersträßchen mit max. 13% Steigung leitet über Chateau zur Vereinigung mit der von Oulx heraufziehenden Straße, welche im Bj. bis Pierre Menaud (1442) zwar asphaltiert, aber auch abschnittsweise desolat war. Die geschotterte Fortsetzung über Vazon bis hinauf zum höchsten Punkt bei der Kapelle ist windungsreich und mit vielen kurzen Kehren versehen. Im oberen Streckenabschnitt gelangt man zu einer Wegteilung: re. auf schmalen Forstweg zur Kapelle, 1 km, li. Richtung Pourachet (2027). – Madonna di Catolivier zählt zu den besten Aussichtspunkten im oberen Susatal, denn die Sicht ist nach fast allen Seiten frei; im SW beherrscht das behäbige Felsmassiv des Mont Chaberton das Blick-



Colle Sommeiller → Runde 18.



Die letzte Kehregruppe zum **Colle Sommeiller** führt durch eine ausgedehnte Schuttreiße; besonders im Frühsommer liegen dort auch größere Geröllbrocken auf der Fahrbahn → Runde 18.



Colle Sommeiller. Die 16 Serpentine oberhalb des bewirtsch. Rif. Scarfiotti weisen einen engen Radius auf, sind ziemlich ausgefahren, teilweise buckelig und sehr staubig → Runde 18.

feld. – Die Abfahrt erfolgt über Pierre Menaud direkt nach Oulx/Ulzio. Plus 26 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Abstecher: Von Bardonecchia (1312) zum **Colle Sommeiller (3009)**. Dieses großartige Ziel ist für sportlich eingestellte Tourenfahrer besonders interessant, markiert es doch einen der höchsten, öffentlich anfahrbaren Punkte in den gesamten Alpen! Teilweise benützt man ein Werksträßchen der E-Wirtschaft, teilweise ein Privatsträßchen, welches einst das kleine Sommerskigebiet am Fuß der

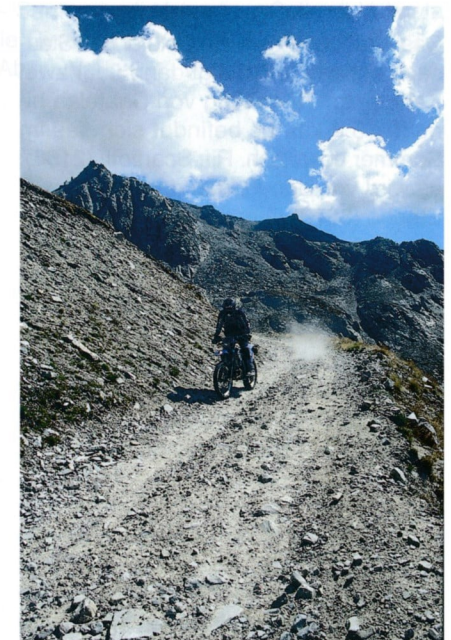
Pointe Sommeiller (3350) erschloss. In einem strengen Winter Mitte der Sechzigerjahre zerstörte ein Lawinenabgang das Rif. d'Ambin am EP, worauf das Skigebiet offiziell aufgelassen wurde. Die Hütte hat man erst später abgetragen.

Die Fahrbahnbreiten der rund 30 km langen, faszinierenden Bergstrecke schwanken zwischen 3 und 5 m, es gibt aber auch etliche Engstellen. Gut ausgeglichen sind die Steigungsverhältnisse, welche nur auf kurzen Abschnitten Maxima von 12% erreichen. Die Anzahl der teilweise stark ausgefahrenen Kehren beläuft sich auf insgesamt 47. Im obersten Abschnitt kommt es manchmal zu kleinen Hangrutschungen, die Hindernisse in Form von Geröllhaufen und Felsbrocken bilden können; starke Regenfälle haben oft tiefe Auswaschungen zur Folge.

Eine Befahrung mit Straßenmaschinen ist wegen des zeitweise schlechten Wegzustandes schwierig, sodass man meistens nur Lenkern von AR, Enduros, Trials und Mountainbikes begegnet. Die Bergstraße wird jedes Jahr ab Ende Juni einigermaßen instand gesetzt, wobei die vom Winter am meisten geschädigten Passagen mit einem kleinen Bagger planiert, Geschiebe und größere Gesteinsbrocken beseitigt werden; eine Schneeräumung

bis zum Pass erfolgt in der Regel nicht mehr. Am zweiten Sonntag im Juli findet die „Stella Alpina“, ein beliebtes Motorradtreffen mit bis zu 1000 Teilnehmern, statt; wer es lieber etwas ruhiger hat, meidet die Strecke besser an diesem Wochenende.

In Bardonecchia folgt man der HT „Rochemolles“ und kommt bald nahe des Frejus-Straßentunnels zum Beginn der eigentlichen Bergstrecke, wo wir den Kilometerzähler auf 0 stellen. Für die SP.235 gilt wegen der unübersichtlichen Kurven ein Tempolimit von 30 km/h. Die einspurige Straße ist bis Rochemolles (1619) asphaltiert, dann setzt die Schotterstrecke ein. Hinter dem kleinen Bergdorf hat man eine erste Gruppe von neun Kehren zu passieren. Im Vorblick wird die Betonmauer des Lago di Rochemolles (1978) sichtbar; darüber erhebt sich die mächtige Berggestalt der Pierre Menue (3506).



Colle Sommeiller → Runde 18.



Die vorletzte Kehrengruppe zum **Colle Sommeiller** weist gröbere Passagen auf; herrlich ist die Sicht auf den Verlauf der Strecke → Runde 18. Foto Thanalak Denzel

Das Sträßchen zieht am Ostufer des Stausees entlang und steigt dann über zwei Kehren zur Talweitung von Chatelan hinauf, 15.4 km. Li. befindet sich das im Sommer bewirtsch. Rif. Scarfiotti (2156); es wird von den Felsen der Rognosa d' Etache (3373) überragt. Beachtung verdienen die herabstürzenden Wassermassen der Cascata di Fond. Die Fortsetzung zum Colle Sommeiller ist in der Zeit von 1. Juni bis 30. September an Freitagen, Samstagen und Sonntagen zwischen 9.00 und 17.00 Uhr für Kfz gesperrt. Hierfür wurde neben einer Blockhütte ein Schranken und eine Fahrverbotstafel aufgestellt.

Gut einsehen kann man den weiteren Verlauf der Bergstrecke, welche in 16 engen und staubigen Serpentinaen den HU zum Pian dei Morti (2420) überwindet. Die Kehren sind teilweise sehr ausgefahren und buckelig; nicht immer sind Wendeplatten vorhanden, dort ist dann meist der Innen-

radius erheblich steiler. Auffallend sind die stark unterschiedlichen Färbungen der hier vorkommenden Gesteine. Beim Serre Monte (2609) fährt man an einer Felsgrötte vorbei und hat einen kurzen Zwischenabstieg. Die den Talhintergrund beherrschende Pointe Sommeiller tritt ins Blickfeld. Es folgt eine Geradstrecke mit einer kleinen Holzbrücke.

Die beiden nächsten Kehrengruppen sind wohl am stärksten den rohen Naturgewalten ausgesetzt, weshalb sie auch den schlechtesten Zustand der gesamten Strecke aufweisen. Lenker von normal angetriebenen Pkw mit zu geringer Bodenfrieheit parken meist vor diesem Abschnitt; mitunter zeugt ausgelaufenes Öl aus beschädigten Wannen von gescheiterten Versuchen einer Weiterfahrt. – Über eine Gruppe von 10 Serpentinaen schraubt sich der Fahrweg zunächst auf kurzen Überresten eines Asphaltbelages, dann

auf sehr grobem Schotter zu einem vegetationslosen Plateau hinauf. Die wie eine „Steinwüste“ wirkende Hochgebirgslandschaft hat ihren eigenen, herben Reiz.

Der letzte Anstieg führt mit drei Kehren Richtung Passhöhe; wenn noch keine Instandsetzungsarbeiten durchgeführt wurden, kann er nur von einspurigen Fahrzeugen im Slalom zwischen herabgestürzten Felstrümmern befahren werden. Eine geräumige, eben planierte Fläche kurz vor dem kristallklaren Lac Sommeiller (2991) dient als Parkplatz und bildet nach rund

26 km den EP des abenteuerlichen Sträßchens. Die dort errichtete Holzbarriere markiert die ital.-franz. Grenze. Zum See sind es nur wenige Schritte; der Pass befindet sich am Rand des geneigten Hochplateaus. Wegen der herrlichen Aussicht lohnt es sich, auch den kurzen Fußanstieg re. auf die Anhöhe mit den Fähnchen und einem Steinmännchen zu unternehmen; sie bietet die schönsten Blicke auf den tiefblauen See, den dahinter liegenden Lac Noir und den Sommeiller-Gletscher. – Hin und zurück 60 km. Fahrtechnische Beurteilung: schwierig.

Varaita-Maira-Runde**

19

Route: Venasca (549) – Abzw. Valmala – Santuario di Valmala – Colle di Valmala (1541) – Colle della Ciabra (1723) – Colle Birrone (1700) – S. Damiano – Elva – Colle di Sampéyre (2284) – Sampéyre – Abzw. Valmala – Venasca. **110 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour



Diese und die folgende Runde schließen die Haupttäler Valle Varaita, Valle Maira sowie das Tal der Stura di Demonte mit ihren touristisch wichtigen Nebentälern ein. Dadurch werden fast alle anfahrbaren Hochpunkte erfasst, die für Motorradfahrer im SW Piemonts von Bedeutung sind. Die Varaita-Maira-Kammstraße bildet zusammen mit der Maira-Stura-Kammstraße → **Route 20**, Maira-Stura-Runde, ein faszinierendes Tourengebiet; für beide Ziele sollte ein größerer Zeitaufwand eingeplant werden. Alle genannten Täler sind Quelltäler des Po.

Als „Basislager“ bietet sich die Stadt Cuneo mit ihrer ausgeprägten Infrastruktur an, den eigentlichen Einstieg in diese Runde findet man jedoch am Beginn des Varaitatales; 6 km hinter Venasca (549) hat man li. die Abzw. mit der HT „Valmala“. Die zweispurige Asphaltstraße führt zum Santuario di Valmala (1379) hinauf.

Noch vor der Wallfahrtskirche (Zufahrt 200 m) hält man sich am Brunnen mit herrlichem Trinkwasser li., um den ö. Abschnitt der **Varaita-Maira-Kammstraße** in Angriff zu nehmen. Auf nun einspuriger Fahrbahn gelangt man in einem Bogen



Skizze 19 Varaita-Maira-Runde

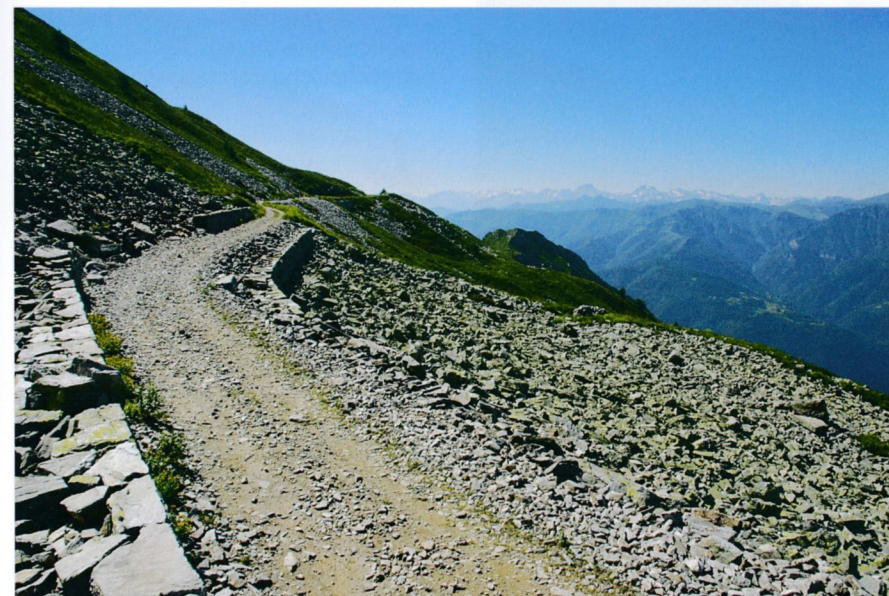
zum **Colle di Valmala (1541)** und zum **Colle della Ciabra (1723)**, wo der Asphaltbelag endet, 16 km. Bei der folgenden Alm fährt man geradeaus weiter. Das ordentliche Schottersträßchen verläuft fast flach bis zum **Colle Birccone (1700)**, den ein weißes Kreuz mit Gipfelbuch markiert.

Hier hat man die Wahl, den als Endurostrecke zu bewertenden mittleren Teil der Varaita-Maira-Kammstraße → Variante zu befahren oder die Kammstraße zu verlassen, indem man scharf li. abbiegt. Die Abfahrt nach S. Damiano (754) mit einem Gefälle von zirka 15% hatte im Bj. zwar einige ruppige Stellen, war aber auch für Straßenmaschinen geeignet. Bereits nach 3.7 km hat man wieder Asphalt unter den Rädern und weitere 8.4 km hinab in den Ort.

Von S. Damiano folgt man der Maira-Talstraße bis zur Abzw. nach Elva; die Aufahrt über Stroppio lässt man re. liegen. Die gesamte Strecke über den **Colle di Sampéyre (2284)** in das Varaitatal misst 32 km und ist durchgehend asphaltiert. Die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 3 und 5 m, die Steigungen bzw. Gefälle betragen auf der Südrampe max. 15%, auf der Nordrampe 12%. Im Vallone di Elva durchfährt man eine wildromantische Schlucht mit fünf kurzen Tunnels und einer Galerie; hier gibt es Engstellen und unübersichtliche Kurven. Die Madonna di Vallone steht als Schutzpatronin bei Km 4.6 in der Felswand. Reizvoll liegt der Ort Elva (1637), er ist umgeben von freundlichen Lärchenwäldern. Sehenswert ist der Freskenzyklus im Chor der Kirche S. Maria Assunta.



Blick vom optisch ansprechenden Orientierungstisch des **Colle dell'Agnello** auf seine Scheitelhöhe; am Straßenrand gegenüber steht der Grenzstein Italien/Frankreich → Runde 19.



Auf dem mittleren Abschnitt der abenteuerlichen **Varaita-Maira-Kammstraße** überquert man zwei ausgedehnte Schuttreißen; sein exponierter Verlauf bietet herrliche Ausblicke → Runde 19.

Während die Südrampe nur wenig Aussicht bietet, vermittelt die Scheitelhöhe gute Ausblicke zur Felspyramide des Monte Viso (3841), der höchsten und eindrucksvollsten Erhebung in den Cottischen Alpen. Direkt am Pass kreuzt die Varaita-Maira-Kammstraße die Pass-Straße; re. mündet das mittlere Teilstück ein, li. hat man den w. Abschnitt → Abstecher. – Auf der windungsreichen Nordrampe bewältigt man bis Sampéyre (980) hinab einen beachtlichen HU von 1304 m. Im Varaitatal legt man dann auf guter Straße nur noch 20 km bis Venasca zurück.



Variante: Vom Colle Birrone (1700) auf der **Varaita-Maira-Kammstraße** zum Colle di Sampéyre (2284). Für geübte Endurofahrer ist das 14.5 km lange Mittelstück der Kammstraße ein wahrer Leckerbissen. Zunächst steigt der schmale,



Vallone di Elva → Runde 19.

holprige und seitlich etwas zugewachsene Fahrweg mit vier engen Serpentine und max. 12% zur Baumgrenze am Monte Ciarm (2076) an, um dort auf die Südseite des Gebirgskammes zu wechseln. Es folgt ein längerer Abschnitt mit geringerer Steigung, aber äußerst grobem, losem Schotter. An den Abhängen des grasigen Monte Rastcias (2404) quert man zwei breite Schuttreißen mit kindskopfgroßen Steinen; in diesem Bereich ist mit weiteren Geröllrutschungen zu rechnen. Auf der Weiterfahrt wird der Untergrund teilweise erdiger; in Form von Schlaglöchern und Buckeln haben Unwetter ihre Spuren hinterlassen, schwere Fahrzeuge die Spurrinnen vertieft. Den höchsten Punkt erreicht die in den Jahren 1937-39 angelegte Kammstraße an der **Bassa d'Ajet (2310)**. Nach anstrengender Fahrt erreicht man schließlich den Colle di Sampéyre. – Besonders lohnend ist eine Befahrung im Frühsommer, wenn die farbenfrohen, artenreichen Bergwiesen mit teilweise seltenen Blumen in voller Blüte stehen. – Minus 30 km. Fahrtechnische Beurteilung: schwierig.



Abstecher: Vom Colle di Sampéyre (2284) auf der **Varaita-Maira-Kammstraße** zum **Colle di Bicocca (2285)**. Beim

w. Abschnitt der Kammstraße handelt es sich um ein Stichsträßchen, welches zunächst eben, dann leicht abwärts und teilweise exponiert am Südhang des Bergrückens zum Colle di Bicocca leitet; 200 m weiter ist auch der EP des fein geschotterten Fahrweges am Fuß des Pelvo d'Elva (3064) erreicht. Sein allgemeiner Zustand war im Bj. gut, bei Nässe ist jedoch auf den erdigen Passagen Vorsicht geboten! An einer Stelle führt der Weg ausgesetzt um einen Felsen herum, knapp vorher hat man ein kurzes Steilstück zu bewältigen. Hin und zurück 13 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Der westlichste Abschnitt der **Varaita-Maira-Kammstraße** führt vom Colle di Sampéyre zum Colle di Bicocca; hierbei handelt es sich um ein Stichsträßchen in gutem Zustand → Runde 19.



Die SO-Rampe des **Colle dell'Agnello** im engeren Sinn nimmt in Chianale ihren Anfang und gewinnt mit 16 meisterhaft angelegten Kehren die Scheitelhöhe → Runde 19.



Auf der **Varaita-Maira-Kammstraße** hat man zwischen Colle Birrone und Colle di Sampéyre Passagen mit äußerst grobem Geröll zu überwinden → Runde 19. Foto Michel Jacques

Abstecher: Von Sampéyre über Casteldelfino nach **Santa Anna (1882)**. Im Varaitatal fährt man auf guter Straße und bei Steigungen von max. 12% hinauf in den Fremdenverkehrsort Casteldelfino (1296). Um nach Bellino und zur 1934 errichteten Kapelle Santa Anna zu gelangen, zweigt man li. ab und benützt das viel gewundene, 10 km lange Sträßchen durch das Seitental. Bis zum EP bei der Kapelle hat man einen HU von rund 600 m. Hin und zurück 40 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Abstecher: Von Sampéyre über Casteldelfino zum **Colletto di Battagliola (2248)**. Ein zirka 5 km langer, geschotterter Fahrweg zweigt in Bellino (1576) von einer Kehre unscheinbar re. ab und hat den Colletto di Battagliola zum Ziel. Im unteren Abschnitt ist er besonders

schmal, teilweise etwas zugewachsen und verläuft ungesichert an senkrechten Felswänden entlang. Ausgefahrenere Spurrinnen erfordern eine entsprechende Bodenfreiheit. Die Steigungen sind ausgeglichen und betragen max. 14%.

Kurz vor dem EP gabelt sich der Weg: li. geht es zu verfallenen Unterkünften und der Scheitelhöhe, re. zum Gipfelkreuz der Punta del Cavallo (2290). Bemerkenswert ist der Tiefblick vom Scheitel nach Pontechianale und die freie Sicht hinüber zum Monte Viso (3841). Hin und zurück 40 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.

Abstecher: Von Sampéyre über Casteldelfino zum **Colle dell'Agnello (2746)**. Dieser Straßenübergang nach Frankreich ist der höchste in den Cottischen Alpen und wird von Mitte Juli bis Mitte Septem-

ber offen gehalten. Die ital. Passrampe ist durchgehend zweispurig ausgebaut und asphaltiert. Oberhalb von Chianale (1797) zählt man 16 Kehren, die Steigungen betragen max. 14%. Im oberen Abschnitt hat man eindrucksvolle Blicke auf die schön geformte Felspyramide des Monte Viso

(3841). Die Aussicht von der Scheitelhöhe mit dem hübsch gestalteten Orientierungstisch richtet sich nach NW auf den Pic de Rochebrune (3325) und die zahlreichen Firngipfel des Pelvouxmassivs. Hin und zurück 64 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Maira-Stura-Runde***

20

Route: Valgrana (642) – Monterosso Grana – Pradlèves – Campomolino – Chiappi – Santuario di San Magno – Colle d'Esischie (2370) – Colle dei Morti (2481) – Colle Valcavera (2416) – Colle Bandia (2408) – Colle Margherina (2420) – Colle Cologna (2394) – Abzw. Rif. della Gardetta – Azienda Agriturstica La Meya – Préit – Canosio – Ponte Marmora – S. Damiano – Dronero – Valgrana. **98 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig

Zeitaufwand: Tagestour



Hochinteressant und ein überaus lohnendes Tourenziel ist das Netz ehem. Militärsträßchen zwischen dem Valle Maira und dem Valle Stura. Das Kernstück der vorgegebenen Runde wird von der **Maira-Stura-Kammstraße** gebildet. Sie führt in Höhenlagen um die 2400 m durch eine baumlose Gebirgslandschaft mit unheimen reicher Alpenflora; ihr Verlauf lässt sich weithin überblicken. Nicht selten kann man Murmeltiere, Gämsen und Steinadler beobachten.

Von Valgrana geht es zunächst über Monterosso Grana talein. Ab Pradlèves (822) ist die Asphaltstraße nur mehr einspurig. Man passiert Campomolino und gelangt hinauf nach Chiappi (1661); oberhalb des Ortes erfreut sich das Santuario di San

Magno (Zufahrt 200 m) in einer Höhe von 1760 m seiner aussichtsreichen Lage. Im obersten Abschnitt des reizvollen Granatales steigt man nun weiter zur Wegteilerung am **Colle d'Esischie (2370)** an, wo man li. der HT „Valle Stura“ folgt.

Um zum **Colle Valcavera (2416)** zu gelangen, benützt man das 3.5 km lange Verbindungssträßchen über den knieförmigen **Colle dei Morti (2481)**, auch Colle Fauniera genannt; dieser bietet von der kleinen Anhöhe mit dem Gipfelkreuz einen Prachtblick auf das gewaltige Felsmassiv der Cima dell'Argentera (3297); auf der anderen Straßenseite steht auf dem Hügel eine kleine Kapelle. Abwechslungsreich trassiert, senkt sich das Sträßchen sanft zum Valcavera-Pass hinab. Die Steigungen/Gefälle betragen max. 12%.



Skizze 20 Maira-Stura-Runde

Am Colle Valcavera trifft man auf die von Demonte durch das Vallone dell'Arma heraufführende Zufahrt. Hier hat man den Wechsel von Asphalt zu feinem Schotter und zugleich die Schwelle zur Berg-einsamkeit. Das Natursträßchen konnte wegen seines festen Unterbaues jahre-zehntelang überdauern; es wurde einst für den Transport von Kriegsmaterial und schweren Geschützen konzipiert.

Den Unbilden der Witterung stark ausgesetzt, ist die abenteuerliche Strecke manchmal nur erschwert oder gar nicht passierbar; mit kleineren hang- und tal-seitigen Abrutschungen, Geschiebe, herabgestürzten Steinen und Felsbrocken sowie ausgespülten Bachfurten muss ge-rechnet werden. Altschneereste bleiben bis in den Juni hinein liegen.

Im Umfeld des Colle Valcavera sind die grünen Almmatten von Kratern und Mulden zerfurcht, welche durch Einschläge von Granaten entstanden sind. Ohne we-

sentliche Höhenunterschiede zu überwin-den, leitet der Fahrweg über die Kaser-nenreste des **Colle Bandia (2408)** und den **Colle Margherina (2420)** zum Colle Cologna. Starke Erosion hat mannigfal-tige Farben und Formen hervorgebracht; riesigen Geröll- und Schutthalden entste-gen markante, wie schroffe Zähne anmu-tende Felsgestalten. Sich unvermittelt öff-nende Hochtäler erlauben manch stim-mungsvolle Fernsicht.

Colle d'Ancoccia (2533) und Colle del Mu-lo (2527) werden nur tangiert; zu diesen beiden Pässen zweigen rumpelige Fahr-wege ab, die dem Verfall preisgegeben sind. Am **Colle Cologna (2394)** führt die Kammstraße an einer Felswand entlang; Verlegungen durch Geröll und randseiti-gke kleine Abrutschungen der Trasse so-wie von Schuttmateriale gebildete Boden-wellen sind dort keine Seltenheit. Bald darauf passiert man den gespaltenen Fels. Bemerkenswert ist die Aussicht auf den innersten Talkessel von Prêt.



Der Kniepass **Colle dei Morti** zählt zu den interessantesten Übergängen im Piemont; Blick von der Anhöhe mit dem Gipfelkreuz auf die gegenüberliegende Kapelle → Runde 20.



Am Colle Cologna ist die **Maira-Stura-Kammstraße** den Witterungseinflüssen besonders stark ausgesetzt; Steine, Geröll und Hangrutschungen bilden immer wieder Hindernisse → Runde 20.



Der erste Abschnitt der **Maira-Stura-Kammstraße** führt vom Colle Valcavera zum Colle Bandia. Hier gibt es ein Denkmal mit Marien-Statue, Militärruinen und einen Bunker → Runde 20.



Nahe dem Colle Cologna führt die **Maira-Stura-Kammstraße** an einem abgespaltenen Felszahn vorbei; direkt darüber befindet sich ein verfallenes Stichsträßchen → Runde 20.



Die **Maira-Stura-Kammstraße** vermittelt großartige Ausblicke; zu erkennen ist li. der Gardetta-pass, re. unten die Abfahrt nach Préit, darüber der Monte Viso → Runde 20. Foto Th. Titscher

An der Abzw., wo es li. zum Rif. della Gardetta (2335) geht, hält man sich re. und fährt auf einem staubigen Abschnitt hinab zur Azienda Agriturstica La Meja (2000). Im Vorblick hat man die formschöne Rocca la Meja (2831). Auf der Alpe wird Milch, Butter und würziger Bergkäse angeboten. Hier endet die 15 km lange Schotterfahrt auf der Maira-Stura-Kammstraße.

Die anschließende Abfahrt nach Préit (1540) ist durchwegs asphaltiert; für Durstige gibt es im Dorf einen überdachten Brunnen mit köstlichem Trinkwasser. Über Canosio gelangt man schließlich nach Ponte Marmora. – Für die letzte Etappe nimmt man die SP.422 durch das Mairatal; ihr guter Ausbauzustand ermöglicht eine flüssige Fahrweise. Von Dronero (622) mit der alten Steinbrücke „Ponte del Diavolo“ leitet ein Sträßchen über einen zahmen Sattel (961) zurück ins Granatal.



Abstecher: Von Ponte Marmora (944) zum **Colletta-Pass (2830)** und zum verfallenen Rif. Carmagnola (2840). Im oberen Mairatal fährt man auf der ausgebauten SP.422 über Accéglio (1261) nach Villaro (1375), 11 km. Dort nimmt re. beim Rist. „La Pauso“ ein sehr lohnendes, mitunter jedoch schwierig zu befahrendes Bergsträßchen in das nach N ansteigende Valle di Traversiera seinen Ausgang.

Es leitet zunächst zu den Weilern Lausetto (1510) und Colombata (1576), hölzerne HT. Der untere Abschnitt bis zur Brücke bei Km 5.4 weist teils Schotter, teils desolaten Asphaltbelag und wannenförmige seitliche Absackungen auf. Mit drei staubigen Kehren überwindet man eine Talstufe und kommt zur hübsch gelegenen Kapelle Madonna delle Grazie (1926), 6.8 km. Über eine Steinbrücke und eine



Besonders während der Abfahrt vom Kamm zum Colle del Préit zieht die markante Berggestalt der **Rocca la Meja (2831)** immer wieder die Blicke auf sich → Runde 20.

schöne Rückblicke bietende Kehre setzt man die Fahrt fort. Bei Km 12.4 hat man re. die kurze Zufahrt hinüber zur Gias Traversiera (2357); diese weitläufige Viehweide (gias) wird im Sommer mit 300 bis 400 Kühen „bestoßen“.

Die weiter talein führende Strecke kann aufgrund ihres Zustandes und der erforderlichen Bodenfreiheit nur Enduros empfohlen werden. Der mit vielen Unebenheiten durchsetzte Schotterweg weist etliche Wasserrinnen und auch Passagen mit größerem Gestein auf. Kleinere Verschüttungen verursachen häufig Bodenwellen oder Engstellen. Es gibt Absenkungen des Fahrbahnrandes, durchwegs fehlen Randsicherungen.

Den letzten großen Anstieg bewältigt man mit vier weit ausholenden Kehren bei max. 18% Steigung. Sowohl an der 1. als auch zwischen der 3. und 4. Kehre muss man

mit matschigen Stellen rechnen; wenn diese ausgetrocknet sind, bildet die erhärtete Erde oft tiefe Spurrillen. In der obersten Kehre, welche weniger der Sonneneinstrahlung ausgesetzt ist, kann selbst im Hochsommer noch Altschnee liegen und ein Passieren unmöglich machen.

Der Colletta-Pass, den man nun nach 16 km erreicht hat, vermittelt den Fußübergang in das Varaital. Die letzten 200 m hinüber zum **Rif. Carmagnola (2840)** sind extrem schmal und von herabgerutschten Schieferplatten übersät. Die ehem. militärische Unterkunft duckt sich nur ein paar Meter unterhalb des Kammes an dessen Südseite und befindet sich in Verfall; ein paar Schritte darüber stehen noch zwei Bunker. Großartig ist die hochalpine Lage des EP und entsprechend beeindruckend die Aussicht auf die umliegenden Berggipfel. Hin und zurück 54 km. Fahrtechnische Beurteilung: schwierig.



Der schmale Streckenabschnitt zwischen dem **Colletta-Pass** und den Resten des Rif. Carmagnola gewährt fantastische Ausblicke über das Traversiera-Hochtal hinweg → Runde 20.



Eine Fahrt zum **Colletta-Pass** leitet zunächst durch das sich lange hinziehende Valle Traversiera und schließlich über eine Kehrengruppe in wechselndem Zustand → Runde 20.

Route: Ventimiglia (9) – Dolceacqua – Isolabona – Pigna – Colla di Langan (1127) – Colla Melosa (1540) – Col Bertrand (1779) – Colla di Sanson (1694) – Passo di Collardente (1599) – Passo di Tanarello (2045) – Colle delle Vecchie (2099) – Col des Seigneurs (2111) – Colle Malaberghe (2225) – Col de la Boaire (2102) – Colle di Perla (2086) – Colletto Campanin (2142) – Colle di Tenda (1871) – Viève – Tende – St-Dalmas-de-Tende – Gorges de Bergue – Tunnel Gorges de Saorge – Breil-sur-Roya – Airole – Trucco – Ventimiglia. **161 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: schwierig

Zeitaufwand: Tagestour (nur für Eilige), sonst Zweitagestour



Von den vielen Militärstraßen, welche zwischen den beiden Weltkriegen an Italiens Grenzen gebaut wurden, ist die **Ligurische Grenzkammstraße** mit rund 60 km die längste und abgelegenste. Sie verläuft zumeist in Höhenlagen zwischen 1900 und 2100 m auf der ö. Kammlinie des oberen Royaales und führt auf kürzeren Abschnitten auch über franz. Territorium. In der Vergangenheit diente sie deshalb nicht selten als Schmugglerpfad; heute wird sie hauptsächlich von Alpinteressanten, Waldarbeitern und natürlich von Schotterfreunden per Enduro, Allrad oder Mountainbike benützt.

Dem festen Unterbau, konzipiert für Geschütz- und Munitionstransporte, ist die Befahrbarkeit bis in die Gegenwart zu verdanken. Der ungewöhnliche Straßenzug wird aber nur noch bescheiden unterhalten, lediglich die größten Schäden werden jedes Jahr behoben. Sowohl am Col de la Boaire als auch nahe dem Fort Central wurden massive Schranken aufgestellt; für den dazwischenliegenden Abschnitt gibt es eine Wintersperre von 1.

Oktober bis 30. Juni. Zudem wurde im Bj. 2012 von der Gemeinde Limone Piemonte über diese Strecke wegen Bodensenkungen und Erdbeben sowie deren befürchtetes Wiederauftreten bis auf Weiteres ein Fahrverbot verhängt; ausgenommen davon sind nur Fahrräder und Enduros! Bei Umfahrung der Schranken empfiehlt sich die Abnahme eventuell vorhandener Seitenkoffer. Besondere Bestimmungen gelten für die Zufahrt zu den Weiden und für Service- und Einsatzfahrzeuge. Sanierungsmaßnahmen sind zwar geplant, doch noch ohne Termine.

Eine Befahrung erfolgt ausdrücklich auf eigenes Risiko. Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h. Die Beschilderung in diesem schwierig überblickbaren, unbesiedelten Gebiet besteht meist aus hölzernen Wegweisern, ist aber nicht überall vorhanden; damit sich niemand verirrt, haben wir unsere Beschreibung und die Kilometerangaben etwas ausführlicher gestaltet. Li. und re. der Straße gibt es ausgewiesene Schutzgebiete für Pflanzen und Tiere, weshalb eine besonnene Fahrweise angebracht ist!



Der **Monte Saccarello** ist mit 2200 m der höchste Gipfel in Ligurien. Leider umhüllen ihn oft Nebelschwaden, doch bei klarer Sicht hat man einen fantastischen Rundblick → Runde 21.

Für Endurofahrer bietet die abenteuerliche Schotterstrecke an klaren und trockenen Sommertagen zweifellos eine genuss- und erlebnisreiche „motorisierte Höhenwanderung“. Aufgrund ihrer Länge und des Verlaufes durch „Niemandesland“ birgt sie aber auch Risiken und sollte nicht alleine, sondern im Konvoi oder mindestens zu zweit befahren werden, um sich notfalls gegenseitig helfen zu können. Vor Antritt der Fahrt für ausreichenden Benzinvorrat sorgen, denn die nächste Tankstelle ist weit weg!

Wer die Varianten über die Baisse de Peïrefique und den Colle del Garezzo in die Tour einbeziehen möchte, sollte aufgrund des größeren Zeitaufwandes eventuell eine Übernachtung in Mònesi, Limone Piemonte oder im n. Nachbarort Vernante ins Auge fassen. Auch eine Zerteilung der Tour mit Ab- bzw. Auffahrt über den Col Linaire und Übernachtung in St-Dalmas

oder Tende ist praktikabel, deshalb nachfolgend eine Beschreibung dieser Verbindung: Etwas s. der Colla di Sanson (1694) zweigt ohne HT li. die bewaldete Abfahrt von der Kammstraße über die ital.-franz. Grenze nach la Brigue/Briga Marittima (765) ab; als einzige Orientierungshilfe wurde an der Mauer einer Hütte „5 min. Aqua“ mit einem Pfeil gemalt. Schon bald kommt man an einem Brunnen (Fontaine Dux) vorbei. Der einspurige Fahrweg führt mit max. 12% Gefälle zum **Col Linaire (1440)** hinab, 4 km. Dort münden li. und re. ebenfalls Wege ein, also bergwärts fahrend den mittleren nehmen. Talwärts leitet die nun 4 bis 5 m breite Straße über sechs Kehren zu einer Lichtung in 1236 m Seehöhe, weitere 2.8 km. Hier folgt man re. der für die Holzbringung breit ausgebauten Schotterstraße in gutem Zustand und gelangt bei max. 10% Gefälle in einem weiten Bogen zur idyllisch am Bach gelegenen, kleinen Kirche „Sanc-



Skizze 21 Ligurische Grenzkammstraße



Die Westrampe des Colle di Perla gewährt herrliche Tiefblicke auf den Verlauf der **Ligurischen Grenzkammstraße**, das Fort Central und die Scheitelregion des Tendapasses → Runde 21.

tuire de Notre Dame des Fontaines“; während der Abfahrt genießt man schöne Ausblicke auf den Monte Saccarello und die Kammstraße zwischen Collardente und Tanarello. Die asphaltierte D 143 bzw. D 43 leitet dann zu einer Brücke am ö. Ortsrand von la Brigue (15.8 km ab Kammstraße). Bis zur Einmündung in die D 6204 in St-Dalmas-de-Tende sind es noch 2.8 km.

Startet man die Tour von Ventimiglia aus, so fährt man zunächst über Dolceacqua und Isolabona durch das Hinterland der Blumenriviera nach Pigna (280). Ein windungsreiches Asphaltsträßchen leitet zur **Colla di Langan (1127)**, wo man li. zur **Colla Melosa (1540)** abzweigt; im Tiefblick hat man den Lago di Tenarda (1330). Auf der Colla Melosa mit dem Rif. Franco Allavena beginnt nun die Grenzkamm-Höhenstraße; zur besseren Orientierung stellen wir hier den Kilometerzähler auf 0.

Die Kammstraße, welche geländebedingt re. und li. der ital.-franz. Grenze bis zur Scheitelhöhe des Tendapasses leitet, ist in ihrem gesamten Verlauf einspurig, selten knapp zweispurig angelegt. Es gibt viele Engstellen, aber nur wenig Ausweichen. Die Steigungen sind nicht erheblich, sie erreichen max. 13 %. An ausgesetzten Stellen bilden Randsteine die einzige (moralische) Absicherung. Teilweise trifft man Passagen mit sehr grobem, losem Schotter, tiefen Querrinnen und Ausschwemmungen in Längsrichtung an, welche große Federwege erfordern.

Das Sträßchen steigt mit drei Kehren und einem Bogen um den Monte Grai (2012) zum **Col Bertrand (1779)** an. Bei Km 6.6 und Km 7.5 kommt man zu Wegteilungen, an denen man sich jeweils re. hält, denn li. führt der bereits von einer Grasnarbe überwachsene, schmale Spitzkehrenweg zur Cime de Marte (2136) bzw.

Runde 21

zum Balcon de Marte (2123); er ist aber schon ab den verfallenen Kasernen mit Schranken und Fahrverbotstafel gesperrt. Kurz vor der **Colla di Sanson (1694)** zweigt bei Km 10.8 li. die Abfahrt über den Col Linaire (1440) nach la Brigue/Briga Marittima (765) wie oben beschrieben ab.

Bei Km 11.1 lässt man den Abzweig nach Realdo bzw. Triora re. liegen. 500 m weiter kann man bei einem kapellenartigen Marterl zwischen zwei parallel verlaufenden Strecken wählen; die linke ist ein eher erdiges Natursträßchen mit einer manchmal schlammigen Passage, die rechte etwas steiniger. Am **Passo di Collardente (1599)** gibt es bei Km 14.7 eine Verbindung zwischen den beiden, die man keinesfalls versäumen sollte; zur Fortsetzung der Fahrt auf der Grenzkammstraße folgt man hier dem linken Zweig! Die der Wetterseite schutzlos ausgelie-

ferte, in der Vergangenheit auch einmal gänzlich gesperrte Direktverbindung zwischen dem Passo di Collardente und dem **Passo di Tanarello (2045)** misst 5.8 km; sie ist teilweise schmal und ausgesetzt. Aufgrund ihrer Beschaffenheit und des jeweiligen Zustandes kann sie dem Fahrer einiges abverlangen. Besonders nach der Schneeschmelze oder starken Regenfällen sind Geröllabrutschungen und herabgestürzte Felsbrocken zu befürchten. In diesem Fall kann man über eine ö. verlaufende Alternativstrecke ausweichen → Variante.

Auf der Passhöhe hat man freie Sicht in fast alle Richtungen. Von der Ostrampe des Tanarellopasses zweigt bei Km 21.2 re. das Stichsträßchen zum Monte Sacarello ab → Abstecher. Über mehrere Serpentina gelangt man hinab zu einer Kreuzung in zirka 1850 m Seehöhe: re.



Ligurische Grenzkammstraße. Zwischen dem Colle delle Vecchie und dem Col des Seigneurs passiert man eine ausgesetzte Stelle mit überhängendem Fels → Runde 21.

Runde 21



In karstartiger Umgebung erreicht die **Ligurische Grenzkammstraße** am Colle Malaberghe mit 2225 m ihren höchsten Punkt und schwierigsten Abschnitt → Runde 21. Foto Thanalak Denzel



Mit etlichen Kehren wird der Höhenunterschied auf der Nordrampe des **Passo di Tanarello** überwunden. Auf weidende Kühe ist hier unbedingt Rücksicht zu nehmen → Runde 21.



Abfahrt auf der **Ligurischen Grenzkammstraße** vom Colle Malaberghe Richtung Col de la Boaire; seine NW-Rampe ist nicht ganz so mühsam wie die SO-Rampe → Runde 21.

geht es nach Mònesi, li. setzt sich die Grenzkamm-Höhenstraße in n. Richtung fort. Der Kilometerzähler zeigt nun 23.1 an. Eine längere Strecke in ordentlichem Zustand leitet durch den ausgedehnten Lärchenwald; auf diesem Abschnitt muss mit weidenden Kühen, Schafen und Ziegen gerechnet werden.

Oberhalb der Baumgrenze verschmälert sich die Fahrbahn und nimmt einen etwas exponierteren Verlauf. Man kommt dicht an den **Colle delle Vecchie (2099)** heran. Im Vordergrund erhebt sich auffallend die Cima di Pèrtega (2404). Nach einer kurzen Felsstrecke mit Überhang passiert man bei Km 41.6 die Staatsgrenze auf dem **Colle dei Signori/Col des Seigneurs (2111)**, in dessen Nähe sich das Rif. Don Barbera (2070), eine gelbrot-graue Blechhütte, und ein später errichteter Natursteinbau befinden. Nun folgt der wohl schwierigste Abschnitt der

Kammstraße; bis zum Col de la Boaire erinnern grober Schotter, tiefe Auswaschungen und felsige Stufen stellenweise eher an ein Bachbett als an einen Fahrweg.

Am karstartigen Westhang der wuchtigen Punta Marguareis, mit 2651 m höchste Erhebung in den Ligurischen Alpen, wird der **Colle Malaberghe (2225)** überschritten, um am **Col de la Boaire/Col della Boaria (2102)** wieder ital. Boden zu erreichen. Unmittelbar nach dem Col de la Boaire ist ein kurzer Streckenabschnitt extrem schmal und trotz großer Tiefe und sehr steil abfallendem Gelände völlig ungesichert. Eindrucksvolle Tiefblicke bieten sich in das Limonetal.

Schließlich zieht die Höhenstraße an einem schön gelegenen Seeauge vorbei, dessen Ufer mit Wollgras bewachsen sind, und an einem felsigen Nordhang des Gebirges entlang. Man fährt noch über den

Colle di Perla (2086) und den anschließenden **Colletto Campanin (2142)** bevor das ehem. Fort Central und die Nordrampe der alten Tendastraße ins Blickfeld rücken. Mit vier Kehren senkt sich die Kammstraße zum **Fort Central (1908)** hinab und mündet nach insgesamt 59.3 km knapp unterhalb der Passhöhe in die Nordrampe der Tendastraße ein.

Das letzte Stück lässt sich abkürzen, indem man zum Fort Central hinauffährt und auf der Westseite direkt zur Scheitelhöhe des **Colle di Tenda/Col de Tende (1871)** abfährt. Vom mächtigen Fort aus, das von den Italienern bereits in den Jahren 1880-81 wie ein Adlernest vor dem felsigen Hintergrund erbaut wurde, hat man eine herrliche Aussicht in das obere Royatal und nach W auf die bizarren Erhebungen des Mercantour-Massivs mit der Cime du Gelas (3143). Gut erkennen

kann man auch den über das Fort de la Marguerie verlaufenden Fahrweg Richtung Baisse de Peïrefique → Variante.

Faszinierend und besonders fotogen ist der Tiefblick auf die kuriose Südrampe der alten Tendastraße. Mit 46, direkt übereinander angeordneten Kehren, windet sie sich wie ein nie endender Lindwurm talwärts. Der obere Abschnitt präsentiert sich als Schottersträßchen in ordentlichem Zustand, der untere ist asphaltiert. Obwohl die Strecke regelmäßig instand gesetzt wird, weist sie einige ausgewaschene bzw. stark ausgefahrene Serpentin auf. Das Gefälle beträgt max. 10%. Zirka 8 km von der Scheitelhöhe entfernt, mündet man unterhalb vom Südportal des 3.2 km langen Tenda-Straßentunnels in die D 6204 ein. Zwischen 21.00 und 7.00 Uhr besteht für Tendapass-Südrampe ein Nachtfahrverbot.



Auf dem Abschnitt vom **Col de la Boaire** hinauf zur berühmten Kehre hat die Straße durch Auswaschungen bereits viel an Substanz verloren. Blick auf den Monte Viso → Runde 21.



In prächtiger Aussichtslage wurde das wuchtige **Fort Central** auf einer Anhöhe errichtet, darunter etliche Nebengebäude; es dominiert die Sattelregion des Tendapasses → Runde 21.

Auf der gut ausgebauten Asphaltstraße setzt man die Rundtour Richtung S nach Tende (816) fort. Zwischen St-Dalmas-de-Tende (696) und Saorge, das sich etwas abseits der Hauptstraße an den Felsen schmiegt, kommt man durch die imposante **Gorges de Bergue**. Auf der Weiterfahrt nach Breil-sur-Roya (290) wird die **Gorges de Saorge** leider durch den 360 m langen „Tunnel Nord de Saorge“ und den 650 m langen „Tunnel Sud de Saorge“ umfahren. Beide Schluchten wurden von der Roya im Laufe von tausenden Jahren in die Felsen gesägt. Auf ital. Gebiet leitet die SS.20 schließlich durch weitere Tunnels nach Ventimiglia hinab.



Variante: Vom Passo di Collardente (1599) über den Colle del Garezzo (1795) und Mónesi zur Wegevereinigung unterhalb des Passo di Tanarello (2045). Diese Alternativstrecke ist landschaftlich lohn-

nend und als Umfahrung bestens geeignet, wenn auf der Direktverbindung zwischen Collardente und Tanarello Hindernisse auftreten. – Hält man sich am Passo di Collardente oder bereits 3.1 km zuvor beim Marterl re., so kommt man hinab zu einem Haus der Schäfer. Aus der Fahrbahn ragende Steine machen diesen Abschnitt recht rumpelig. Man gelangt zur 450 m langen **Galleria Buia**, einem gekrümmten, unbeleuchteten Tunnel mit erdiger Fahrbahn; Achtung, bei Nässe ist der lehmige Boden schmierig! 3.8 km weiter erreicht das als „strada brutta“ einzustufende Sträßchen den **Passo della Guardia (1461)**; dort lässt man die Abfahrt nach Triora (776) re. liegen und steigt zum 60 m langen Scheiteltunnel des **Colle del Garezzo (1795)** an.

Wegen Steinschlag- und Murengefahr besteht für diesen 3.5 km messenden Abschnitt bei Regen ein Fahrverbot. Er ist

teilweise ruppig und weist ausgespülte Passagen auf. Sein exponierter Verlauf am Hang entlang lässt sich auf lange Distanzen gut verfolgen. Nur wenige der ausgesetzten Stellen sind mit Steinmauerchen abgesichert. Der Blick schweift über die grasigen Berge und man erkennt das auf einem Hügel gelegene Dorf Triora.

Die Abfahrt nach N zur **Colla San Bernardo (1263)** ist knapp zweispurig und weist relativ hoch aufgeschüttete Bodenwellen, die ein Abfließen des Wassers bewirken sollen, auf; die untersten 1.1 km sind asphaltiert. Man fährt nun über den kleinen Ort Mónesi (1310) und gewinnt auf einer Serpentinestrecke an den Nordhängen der Cima Valletta (2093), welche durch mehrere Lifte für Skifahrer erschlossen wurden, an Höhe, wobei man sowohl geschotterte als auch betonierte Passagen vorfindet. In zirka 1850 m Seehöhe

trifft man wieder auf die Ligurische Grenzkammstraße. Plus 19 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.



Variante: Vom **Tendapass (1871)** über die **Baisse de Peïrefrique (2040)** und die **Baisse d'Ourne (2040)** nach Tende.

Das ehem. Militärsträßchen über den w. Kamm des oberen Royatales bildet das Gegenstück zur Ligurischen Grenzkammstraße, kann aber, landschaftlich betrachtet, nicht ganz mit dieser mithalten. Sein Zustand ist unterschiedlich; während der etwas breiter angelegte Abschnitt bis zur Baisse de Peïrefrique teils fein geschottert, teils asphaltiert ist, gibt es auf der Abfahrt von der Baisse d'Ourne auch Passagen mit grobem Schotter. Die Steigungen bzw. Gefälle betragen max. 10%. – Das Höhensträßchen nimmt am Tendapass seinen Ausgang und leitet zunächst



Besonders beeindruckend ist die Südrampe der **alten Tendastraße** mit ihren 46, meist eng übereinander angelegten, teils geschotterten, teils asphaltierten Serpentinaen → Runde 21.



Die meist rumpelige SW-Rampe des **Colle del Garezzo** wurde in die grasbewachsenen, steilen Bergflanken trassiert und ist über lange Distanzen gut überblickbar → Runde 21 und 22.



Ein Erlebnis für sich sind die abgründigen Streckenabschnitte am Fels entlang zwischen **Col de la Boaire** und **Colle di Perla**; im Vorblick wieder einmal der Monte Viso → Runde 21.

an einem Bunker und am ehem. Fort de la Marguerie (1842) vorbei. Nach Überquerung des Vallon de Caramagne steigt es zur Baisse de Peïrefique mäßig an. Vom Scheitel hat man Ausblicke nach W in das Valmasque und zum Mont Clapier (3045). Die Höhenzüge ringsum sind ausgedehnte Weidegebiete.

Man wechselt nun auf die Westseite des lang gestreckten Bergrückens, welcher vom Roche de l'Abisse (2755) im N bis zum Mont Agnelet (2201) im S verläuft. Nach nur 300 m kommt man zu einer Wegespinne (2028), von der re. ein lediglich anfangs asphaltiertes Sträßchen und ein schmaler, steiler Karrenweg in das Vallon de Casterine abzweigen. Die Bergregion beiderseits des Tendapasses war einst dicht befestigt, was noch mehrere kleine Bunker bezeugen, die sich unauffällig in die Landschaft ducken.

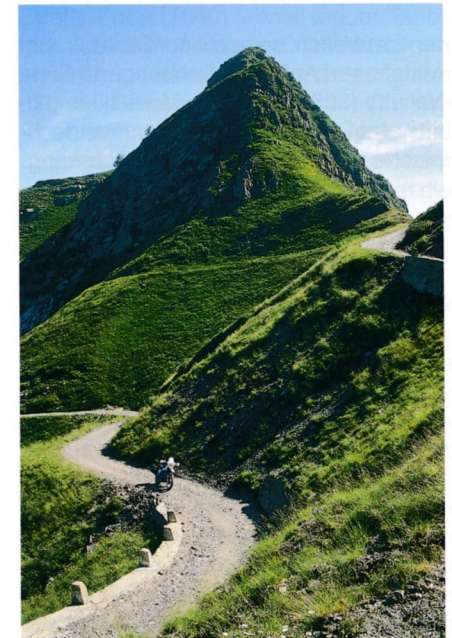
Der Streckenabschnitt von der Baisse de Peïrefique zur Baisse d'Ourne weist einen ordentlichen Schotterbelag auf und zieht bei fast gleichbleibender Höhenlage an den Hängen des Mont Chajol (2293) in s.ö. Richtung. Starke Regenfälle können in seinen steilen Rinnen Steinlawinen auslösen. Man fährt durch schütterere Nadelwälder, welche im Bereich des Mont Agnelet in freundliche Almmatten überleiten. 11.5 km vom Tendapass entfernt, erreicht man die Baisse d'Ourne.

Die Abfahrt nach Tende misst 14.6 km und weist insgesamt 30 Kehren auf; fünf davon entfallen auf den geschotterten, oberen Abschnitt. Die früher berühmte, durch freigespülten Unterbau hervorgerufene Rumpelpiste wurde 2006 frisch aufgeschottert. Die letzten 8.5 km sind zwar asphaltiert, aber schmal und seitlich etwas zugewachsen, die Kehren teilweise sehr eng. Einen auf die Fahrbahn gestürzten Felsklotz kann man problemlos

umfahren. Ehe man beim Pont du Bourg Neuf in die N 204 einmündet, hat man noch einen schönen Blick auf den maleirischen Ort Tende (816); auffallend ist der aus Platzgründen über den schmalen Häusern angeordnete Friedhof am steilen Hang. Plus 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.



Abstecher: Will man zum **Monte Saccarello (2200)**, so zweigt man von der Ostrampe des Tanarellopasses re. auf den knapp zweispurig breiten Schotterweg ab. Nach 1.8 km hat man eine Wegeteilung: re. geht es zum aussichtsreichen Gipfel mit dem Gedenkstein, 600 m, li. zum Erlöserdenkmal (2166), einer Christusstatue aus Bronze auf einem Steinsockel, insgesamt fast 11 m hoch, 400 m. Hat man das Glück anstatt der häufig dunstigen Sichtverhältnisse klares Wet-



Colletto Campanin → Runde 21.



Der Anstieg zum **Mont Agnelet** mit seinen Haarnadelkurven hält einen Dornröschenschlaf; Achtung vor größeren Gesteinsbrocken und rutschigem Gras → Runde 21. Foto Michel Jacques

ter anzutreffen, so reicht der Blick bis zum Mittelmeer! Auf die ö. benachbarte Cima Valletta (2093) leitet von Mónesi ein Skilift herauf. Hin und zurück 6 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.



Abstecher: Von der Ligurischen Grenzkammstraße zum **Fort Tabourde (1982)**. Das nur leicht ansteigende Stichsträßchen zweigt 1.5 km ö. der Einmündung in die alte Tendastraße ab. Im Bj. war der Schranken an der Abzw. nur an Wochenenden geschlossen, eine Fahrverbotstafel gab es nicht. Vier kleine Bachfurten kann man als Schlüsselstellen betrachten; diese waren aber problemlos befahrbar. Vom Fort hat man eine herrliche Aussicht auf das obere Royatal, die viel gewundene, alte Tendastraße, das Fort Central und das Fort de la Marguerie. Hin und zurück 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Abstecher: Von der Baisse d'Ourne (2040) zum **Mont Agnelet (2201)**. Vom Wiesenplateau zweigt re. ein Schottersträßchen ab, auf dem man nach 900 m zwei einzeln stehende Felsen passiert, die wie seitliche Pfosten eines Tores wirken. Erst 100 m weiter biegt man spitzwinkelig li. ab, denn vor den Felsen li. geht es nur zu einer Wendepalte. Die schmale Trasse ist im unteren Teil mit einer Grasnarbe überwachsen, erdig und mit Gesteinsbrocken bedeckt, im oberen Teil grobschottrig und ausgewaschen. Sie gewinnt mit neun extrem engen Kehren und max. 14% Steigung im Lärchenwald an Höhe. Der EP befindet sich knapp unterhalb der freien Gipfelkuppe, von der man prächtige Ausblicke, insbesondere auf Tendapass und Ligurische Grenzkammstraße, genießt; der Verlauf letzterer lässt sich gut verfolgen. Hin und zurück 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: schwierig.

Bergstraßen im Hinterland der Riviera di Ponente*

22

Route: San Remo – S. Romolo – Passo della Foea (1040) – Passo Ghimbegna (898) – Baiardo – Castel Vittorio – Colla di Langan (1127) – Molini di Triora – Triora – Passo della Guardia (1461) – Colle del Garezzo (1795) – Colla S. Bernardo (1263) – Colle di Cosio (1315) – Nava – Colle di Nava (934) – Pieve di Teco – Colle S. Bartolomeo (621) – S. Bernardo di Conio – Colla d'Oggia (1167) – Montalto Ligure – Taggia – Arma di Taggia – San Remo. **148 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig

Zeitaufwand: Tagestour



Das unmittelbare Hinterland der Riviera ist ein, von zahlreichen Wasserläufen durchzogenes, fruchtbares Hügelland. In den unteren Zonen breiten sich Haine mit Ölbäumen aus, die in eine Zone mit Weinbau überleiten, während in höheren Lagen Kastanienwälder vorherrschend sind.

Von den sehenswerten, mittelalterlichen Orten kleben manche wie Vogelnester an steilen Hängen und wirken auf Landschaftsmaler besonders anziehend. Die vorgegebene Rundfahrt berührt mit ihren Abstechern einige von ihnen, so z.B. Perinaldo, Apricale, Baiardo, Pigna und Triora.

Das Straßennetz ist zwar dicht, doch sind die Verkehrswege äußerst windungsreich und wurden mit vielen Kehren angelegt; dort finden Kurvenfreunde ein fast grenzenloses Betätigungsfeld. Die Runde benutzt nur eine einzige Staatsstraße, nämlich die SS.28 von Imperia nach Ceva. All die kleinen Straßen sind in Bezug auf ihren Ausbauzustand den unteren Kategorien zuzuordnen, auch waren manche von ihnen im Bj. noch nicht asphaltiert. Die Steigungen/Gefälle übersteigen kaum 12%. Die Standardroute leitet zunächst vom

quirlichen Ort San Remo hinauf nach San Romolo. Im krassen Gegensatz zum regen Treiben an der Küste bewegt man sich nun auf kaum befahrenen Sträßchen.

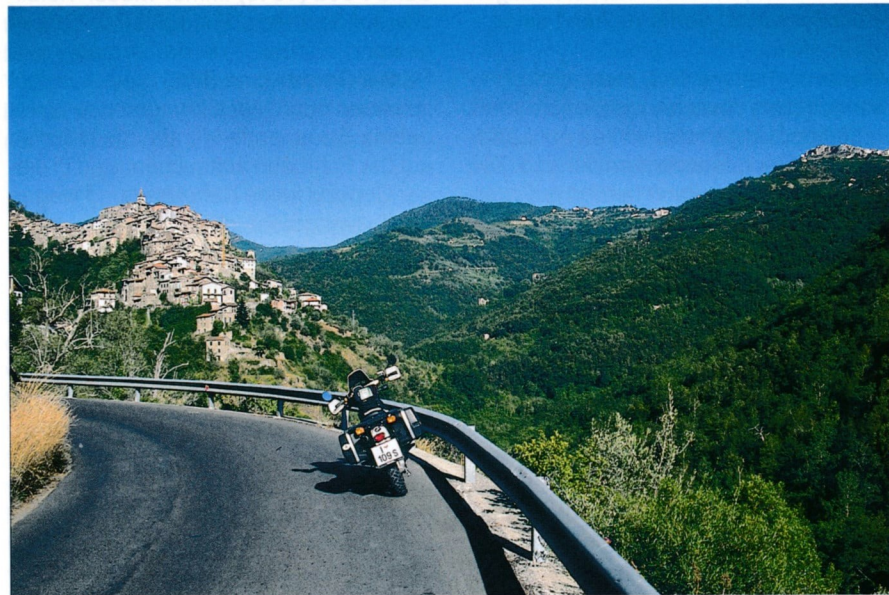
Während die Strecke über den **Passo della Foea (1040)** immer wieder Tiefblicke auf San Remo und das Mittelmeer gewährt, verläuft ihre Fortsetzung zum **Passo Ghimbegna (898)** ohne Aussicht zu bieten durch ein ausgedehntes Waldgebiet. Streunende Hunde, die plötzlich auf der Fahrbahn auftauchen, sind in dieser Gegend keine Seltenheit und wegen der Tollwutgefahr ist Vorsicht geboten.

Am ö. Ortsrand von Baiardo zweigt re. ein im Bj. noch nicht durchgehend asphaltierter Verbindungsweg ab, der über Castel Vittorio in das Nerviatal hinabführt, wo man unweit von Pigna Anschluss an die Bergstraße zur **Colla di Langan (1127)** findet.

Fährt man auf dem bewaldeten Scheitel geradeaus, so kommt man nach Molini di Triora. Eine Schleife in das Valle di Capriolo ziehend, erreicht man das auf einem Hügel errichtete Dorf Triora (776). N. des Ortes beginnt nach 5.4 km die Schotterstrecke. Das knapp zweispurige Natur-



Typisch für das Hinterland der Riviera di Ponente sind die meist auf Hügeln errichteten Dörfer; im Bild **Baiardo** und die von Apricale heraufziehende Straße → Runde 22.



Auch **Apricale** zählt zu den oben erwähnten Bergnestern; sie zeichnen sich durch eng aneinander gebaute Häuser und schmale Gassen aus → Runde 22.



Skizze 22 Bergstraßen im Hinterland der Riviera di Ponente

sträßchen steigt mit max. 15% auf einem Höhenrücken zum **Passo della Guardia (1461)** an, 9 km. Direkt am wenig ausgeprägten Pass mündet man in das von der Ligurischen Grenzkammstraße herabziehende Schottersträßchen ein und hält sich re., um zum **Colle del Garezzo (1795)** zu gelangen. Der bis zum 60 m langen Scheiteltunnel einspurige Fahrweg weist teilweise gröberen Schotterbelag auf. Bei Regen besteht für ihn wegen Steinschlag- und Murengefahr ein striktes Fahrverbot!

Die Abfahrt zur besiedelten **Colla San Bernardo (1263)** ist dann knapp zweispurig. Quer zur Fahrbahn verlaufende Bodenwellen, die das Schmelz- und Regenwasser ableiten sollen, erfordern eine vorsichtige Fahrweise und entsprechende Bodenfreiheit, um ein Aufsitzen zu vermeiden. Die untersten 1.1 km sind asphaltiert.

Bei den Häusern am Pass folgt man der HT „Nava“; dorthin sind es auf windungsreicher Strecke über den **Colle di Cosio**

(1315) rund 10 km. Man biegt re. auf die über den **Colle di Nava (934)** führende SS.28 ab, verlässt diese aber im S von Pieve di Teco wieder, um den **Colle S. Bartolomeo (621)** anzusteuern. Auf der Scheitelhöhe nimmt man die schmale SP.92 nach S. Bernardo di Conio. Die **Colla d'Oggia (1167)** oberhalb der Baumgrenze ist der letzte Hochpunkt auf unserer Strecke. Über Montalto Ligure, Taggia und Arma di Taggia kehrt man schließlich nach San Remo zurück.

Variante: Von San Remo über den Vort Poggio (199) und das mittelalterliche **Ceriana (369)** zum Passo Ghimbegna (898), 25 km. Das Sträßchen verläuft über die ö. Abhänge des Monte Colma in das, vom Armeabach durchflossene Tal. Auf seinem fahrerisch interessantesten Abschnitt gewinnt man mit 14, sehr dicht übereinander angelegten Kehren oberhalb von Ceriana der Scheitel des Ghimbegna-Passes. Minus 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Von San Romolo (786) über die **Colla Bassa (650)** nach Baiardo (900). In Terrassenlage fährt man zunächst nach Perinaldo (573). Von dort leitet ein einspuriges Sträßchen mit im Bj. desolatem Asphaltbelag ohne Randsicherungen hinab zum Merdanzobach und hinauf zum malerischen Ort Apricale (291). Auf reizvoller Strecke weiter ansteigend, gelangt man über die Colla Bassa nach Baiardo. Das Dorf liegt auf einem Bergrücken und bietet eine gute Rundschau. Plus 18 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Vom Passo Ghimbegna (898) über den Sattel **Croce di Praesto (1505)** zur Colla di Langan (1127). Man folgt zunächst dem Sträßchen Richtung Badalucco und hält sich nach 4.2 km an der Wegteiler li. Einspurig und durchgehend asphaltiert leitet die als „Strada del Mon-

te Ceppo“ bez. Strecke über den zahmen Sattel. Die Südrampe weist zwei Kehren auf, die Nordrampe vier; Steigungen bzw. Gefälle betragen max. 13 %. Wegen der unübersichtlichen Kurven wurde die Geschwindigkeit mit 30 km/h begrenzt. Auf der Nordrampe kommt man am hübschen Kirchlein mit dem Namen „Santuario San Giovanni dei Prati“ (1240) vorbei. Die Einbindung in die Standardroute erfolgt wenig ö. der Colla di Langan. Minus 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Von Molini di Triora (460) über den **Passo della Tegliä (1387)** nach Pieve di Teco (340). Mit dieser Abkürzung vermeidet man die ruppigen Schotterstrecken der Runde. Zunächst geht es hinauf zur Kapelle San Bernardo, wo ein Rastplatz eingerichtet wurde. Vor Drego (1080) hat man eine steinschlaggefährdete, ausgesetzte Passage am Fels entlang, welche mit doppelten Leitschienen abgesichert ist. Nach längerem, übersichtlichem Anstieg am Hang und einer Kehre erreicht man die Scheitelhöhe am Fuße des Monte Fenaira, 12 km ab Molini. Auf der Ostrampe hält man sich nach 4 Kehren und 4.4 km an der Gabelung im Buchenwald li. Nach weiteren 5 Kehren kommt man an einem Brunnen mit kaltem, frischem Trinkwasser vorbei. Die SP.17 leitet schließlich durch Kastanienwald nach Rezzo (536) und Lavina Richtung Pieve di Teco; wenig s. des Ortes mündet man in die SS.28 ein. Minus 14 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Von Pieve di Teco auf der SS.28 durch den **S. Bartolomeo-Straßentunnel** nach Chiusavécchia. Man bleibt auf der Staatsstraße und mündet in Imperia in die sehr verkehrsreiche Küstenstraße SP.1 ein. Über S. Lorenzo al Mare und Arma di Taggia fährt man zum AP San Remo zurück. Plus 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.



Die klimatisch begünstigte Stadt **San Remo** wird von lebhaftem Treiben und einer Unzahl von knatternden Mopeds beherrscht; Blick von der Küstenstraße auf das Mittelmeer → Runde 22.



Eine wenig befahrene Strecke führt über den **Passo della Tegliä**; von seiner Scheitelhöhe hat man über eine markante Kehre hinweg weitreichende Ausblicke Richtung Westen → Runde 22.

FRANKREICH

23

Vom Hochjura zum Mont Salève*

Route: Genf/Genève (375) – Meyrin – St-Genis-Pouilly – Gex – Col de la Faucille (1320) – Mijoux – Lélex – Chézery-Forens – Confort – Bellegarde-sur-Valserine – Pont-Carnot – Valleiry – Vers – Charly – Col du Mont Sion (786) – Jussy – Cruseilles – Col de la Croisette (1176) – les 13 Arbres (1184) – Monnetier – Annemasse – Genf/Genève. **152 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour



Beim **Fort de l'Ecluse** trennt die Rhône den Jura von den Alpen → Runde 23. Foto Th.D.

Diese abwechslungsreiche Rundtour führt zunächst von Genf auf der als „Route de Meyrin“ bez. D 984 nach Gex und in gut ausgebauten Kehren zum **Col de la Faucille (1320)**. Auf französischem Territorium erreicht man am Rücken der höchsten Jura-Bergkette den Eingang in das Val Mijoux (985) und ändert seine generelle Fahrtrichtung.

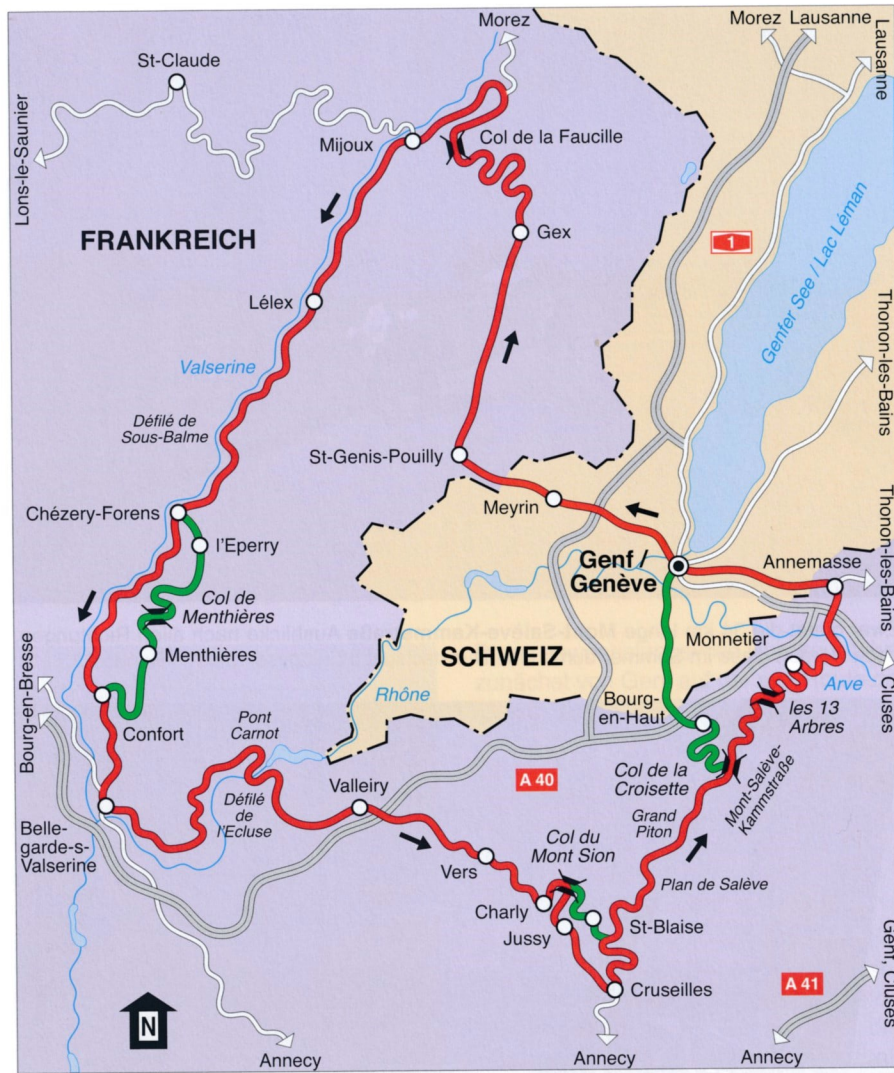
Zwischen Lélex und Chézery-Forens bildet das von der Valserine durchflossene Tal einen Engpass namens **Défilé de Sous-Balme**. Im NO erhebt sich die Crêt de la Neige (1718) als höchster aller Juraberge. Auf der gegenüberliegenden Seite ragt im W die Crêt de Chalam (1545) auf, welche als Aussichtsberg in der zweiten Kette bekannt ist. In Chézery-Forens kommt man zu einer Straßenteilung, an der man sich li. hält und auf der D 991 hinab nach Confort fährt. Im weiteren Verlauf gelangt man dann zur Rhône, welche man in Bellegarde-sur-Valserine (358) tangiert.



Zwar bietet die 34 km lange **Mont-Salève-Kammstraße** Ausblicke nach allen Richtungen, doch werden diese im Sommer durch eine Dunstschicht oft eingeschränkt → Runde 23.



Die **Mont-Salève-Kammstraße** leitet direkt an der Bergstation der Mont-Salève-Seilbahn vorbei; Blick auf die Stadt Genf und den Genfer See → Runde 23.



Skizze 23 Vom Hochjura zum Mont Salève

Man folgt nun der Hauptstraße durch den ehem. befestigten Engpass **Défilé de l'Ecluse** bis zum Pont Carnot. Dort befindet sich sowohl die geologische als auch die verkehrsgeografische Nahtstelle zwischen dem Jura und den Alpen. Nach der Bahnüberführung geht es auf der D

1206 noch bis Valleiry (472) weiter, wo man re. in die D 23 abbiegt; sie leitet als schmales Sträßchen über Vers angesichts des Mont Salève nach Charly und hinauf zum **Col du Mont Sion (786)**. Am Pass-Scheitel mündet man in die D 1201 und folgt dieser über Jussy nach Cruseilles.



Auf der **Mont-Salève-Kammstraße** erklären Orientierungstafeln die Aussicht → Runde 23.

Der lang gestreckte Felsrücken im SO von Genf wird als Mont Salève bezeichnet. Über seine Kammlinie verläuft eine 34 km lange Höhenstraße, deren Befahrung bei guten Sichtverhältnissen sehr lohnend ist; sie trägt die Bez. D 41. Als ihren s. Ausgangsort kann man Cruseilles (783), als n. Zielort Annemasse (433) betrachten.

Wir benützen die s. Auffahrt mit einer Höchststeigung von 11%. Wenig abseits der Kammstrecke erhebt sich der Plan de Salève (1347) und der Große Piton (1375); besonders letzterer ist ein vortrefflicher Aussichtsberg.

Als erster anfahrbarer Hochpunkt ist der **Col de la Croisette (1176)** zu nennen, doch bietet sein Scheitel nur eine beschränkte Aussicht. Ihren höchsten Punkt erreicht die **Mont-Salève-Kammstraße** beim Orientierungstisch von **les 13 Ar-**



Défilé de Sous-Balme → Runde 23.



Die Südrampe des **Col de la Faucille** steigt windungsreich, aber gut ausgebaut zur Scheitelhöhe an und bietet Aussicht auf die Stadt Genf → Runde 23.



Neben dem Sendeturm auf der **Mont-Salève-Kammstraße** befindet sich ein aussichtreicher Parkplatz; dort kann man häufig auch Paragleiter beobachten → Runde 23.

bres (1184). Von dort hat man auch die besten Ausblicke auf die Stadt Genf, den Genfer See, über dem allerdings meist eine Dunstschicht schwebt, und zur Mont-blanc-Kette; bei entsprechender Witterung reicht die Sicht weit in den Jura.

Vorbei am Fernsehturm, geht es zur Bergstation (1100) der Salève-Seilbahn; sie wird auch von Paragleitern gerne benützt. Die Abfahrt vollzieht man über Monnetier (700) nach Annemasse und fährt schließlich zurück zum AP Genf.

Variante: Von Chézery-Forens (582) über den **Col de Menthithières (1128)** nach Confort. Ein schmales, aber durchgehend asphaltiertes Sträßchen leitet über l'Eperny vorwiegend durch Laubwald zum Pass hinauf, 9.2 km. Ab dem Skilift von Menthithières ist die als D 16 bez. Südrampe hinab nach Confort zweispurig breit aus-

gebaut. Die Steigungen bzw. Gefälle betragen max. 15%. Plus 8 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Vom Col du Mont Sion (786) kann man über St-Blaise auf dem Verbindungssträßchen D 341 direkt zur Mont-Salève-Kammstraße fahren. Es ist knapp zweispurig, asphaltiert und bietet im unteren Teil schöne Ausblicke. Minus 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante: Vom Col de la Croisette (1176) gibt es eine 4.5 km lange Abfahrt nach Bourg-en-Haut bzw. zu den Hauptstraßen im S von Genf. Die zweispurig breite, kühn trassierte Asphaltstraße weist steile Kehren, Kurven mit großer Neigung und ein max. Gefälle von 15% auf. Man überbrückt die A 40 und quert die D 1206 um nach Genf zurückzukehren. Minus 10 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Durch das Chablais*

24

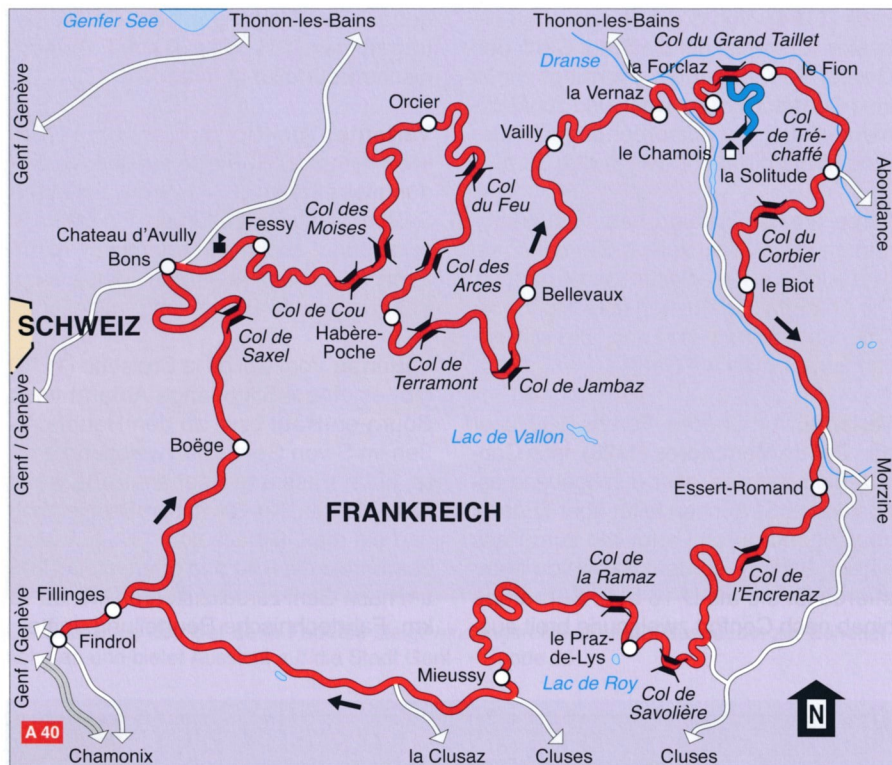
Route: Findrol (474) – Fillinges – Boège – Col de Saxel (944) – Bons – Fessy – Col de Cou (1116) – Col des Moises (1115) – Orcier – Col du Feu (1117) – Col des Arces (1164) – Habère-Poche – Col de Terramont (1096) – Col de Jambaz (1027) – Bellevaux – Vailly – la Vernaz – la Forclaz – Col du Grand Taillet (1035) – le Fion – la Solitude – Col du Corbier (1230) – le Biot – Essert-Romand – Col de l'Encrenaz (1433) – Col de Savolère (1416) – le Praz-de-Lys – Col de Ramaz (1619) – Mieussy – Fillinges – Findrol. **178 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Das Chablais, ein reizvolles Hügel- und Bergland, erstreckt sich im S des Genfer Sees bis zum Giffretal. Die Hauptachse des Verkehrs wird von der D 902 gebil-

det; sie durchmisst das Voralpengebiet in Nord-Süd-Richtung von Thonon-les-Bains über Morzine nach Cluses und führt dabei durch die Schluchten der Dranse. Auf



Skizze 24 Durch das Chablais

einem dichten Netz ruhiger Nebenstraßen bietet sich eine lohnende Rundfahrt über viele kleine Pässe an; auf- und absteigend geht es von einer Kurve in die andere.

Als AP wählen wir den Straßenknoten Findrol im Osten von Genf/Genève (375), welcher auch Anschluss an die Autoroute 40 hat. Die Runde nimmt einen etwas verwinkelten Verlauf, ist aber gut beschildert. Es werden durchwegs asphaltierte, zweispurige Straßen benutzt, nur die beiden Rampen des Col des Arces sind einspurig; schmälere Abschnitte gibt es auch auf der SW-Rampe des Col de l'Encrenaz. Die Steigungen bzw. Gefälle betragen max. 15%.

Über Fillings und Boège geht es zunächst hinauf zum **Col de Saxel (994)**. Die bewaldete Abfahrt nach Bons gewährt ab und zu Ausblicke auf den Genfer See. Fährt man zur vollen Stunde am Chateau d'Avully vorbei, so kann man bereits von der Straße aus das schöne Glockenspiel hören. Zur Besichtigung ist das kleine Schloss jeden Sonntag von 14 bis 18 Uhr und in der Zeit von 14. Juli bis 25. August täglich geöffnet.

Im Nachbarort Fessy beginnt der Anstieg zum **Col de Cou (1116)**; kurz darauf darf man li. die Abzw. zum **Col des Moises (1115)** nicht versäumen. Von Orcier setzt man die abwechslungsreiche Fahrt über



Die Westrampe des **Col de la Ramaz** leitet durch ein ausgedehntes Almgebiet; re. oben im Bild befindet sich die Scheitelhöhe → Runde 24.



Der **Col des Arces** zählt zu den vielen kleinen Pässen im Chablais, die nur wenig befahren werden; der Übergang weist unterschiedliche Fahrbahnbreiten auf → Runde 24.



Abwechslungsvoll gestaltet sich eine Fahrt durch das Chablais; in ständigem Auf und Ab durchmisst man diese walddreiche Hügellandschaft. Szenerie bei **Bellevaux** → Runde 24.



Bei klarem Wetter lohnt sich ein Abstecher vom Col du Grand Taillet auf der „Route Touristique“ zum **Belvédère**; dort genießt man Prachtblicke Richtung Genfer See → Runde 24.

den **Col du Feu** (1117), den **Col des Arces** (1164) und den **Col de Terramont** (1096) zum **Col de Jambaz** (1027) fort. Auf der einspurigen, etwas steileren Abfahrt vom Col des Arces nach Habère-Poche sollte man auf Rollsplitt achten. Auffallend viele Marterln stehen in dieser Region am Wegesrand.

Die D 26 leitet über Vailly nach la Vernaz, wo man sich an der Straßenteilung li. hält. Man gelangt hinab ins tief eingeschnittene Tal der Dranse und biegt re. in die D 902 ein, welche einen Teil der „Route Napoléon“ bildet. Wir verlassen diese aber schon nach 1.2 km, um nun auf der anderen Seite der Schlucht zum **Col du Grand Taillet** (1035) anzusteigen. Mit einigen Kehren schraubt sich das Sträßchen über das Dorf la Forclaz an der steilen Bergflanke empor. Vom Scheitel sind die Serpentina der Ostrampe gut einsehbar. Der **Col du Corbier** (1230) leitet von la Solitude zurück ins Tal der Dranse de Morzine.

Man benützt nun neuerlich ein Stück die D 902 und verlässt sie wieder bei Essert-Romand. Als nächsten Hochpunkt steuert man den **Col de l'Encrenaz** (1433) an. Auf seiner Scheitelhöhe gibt es für Durstige sowohl einen Brunnen mit köstlichem Wasser als auch eine Einkehrmöglichkeit. Die SW-Rampe ist nur knapp zweispurig, leitet vorwiegend durch Wald und mündet spitzwinklig in die Ostrampe des **Col de Savolière** (1416) ein. Dieser Pass ist kein Übergang im eigentlichen Sinn, sondern ein Hochplateau, auf dem sich der weit verstreute Wintersportort le Praz-de-Lys ausbreitet. Mit Vorzug wählt man gleich am Beginn der Siedlung re. die Umfahrungsstraße.

Die Fortsetzung des Asphaltbandes steigt zum **Col de Ramaz** (1619) an, welcher eine umfangreiche Aussicht vermittelt. Auf seiner Ostrampe kann man sich einen gu-

ten Überblick auf das Skigebiet verschaffen, seine Westrampe führt durch ausgedehnte Almmatten. Während der Abfahrt nach Mieussy hat man von einer ausgesetzten, aber randgesicherten Felspassage herrliche Ausblicke ins Giffretal und vom unteren Abschnitt Prachtblicke auf den Montblanc (4807). Im Tal erreicht man in zügiger Fahrt auf der D 907 den Pont de Fillinges und hat von dort nur noch 4 km bis zum Autobahnanschluss Findrol.

Abstecher: Vom Col du Grand Taillet (1035) über den Belvédère zum **Col de Tréchauffé** (1241). Folgt man auf der Passhöhe re. der HT „Route Touristique“, so erreicht man nach 3.4 km Bergstrecke einen Aussichtsbalkon, von dem sich ein wunderbares Panorama auf den Genfer See eröffnet, welches auch durch aufgestellte Tafeln erläutert wird. – Das Stichsträßchen führt noch an einer Felswand



Col de la Ramaz, Westrampe → Runde 24.



Im Gegensatz zu anderen Pässen des Chablais vermittelt der **Col de la Ramaz** alpine Landschaftseindrücke; im Bild die Scheitelhöhe → Runde 24.



Mit mehreren Kehren und gut ausgeglichenem Gefälle senkt sich die NO-Rampe des **Col du Grand Taillet** in das Tal der Dranse d'Abondance hinab → Runde 24.

vorbei hinab zum Col de Tréchauffé; dort endet es am Parkplatz der bewirtsch. Hütte. Die Alm „la Chamois“ hat sich auf Ziegenkäse spezialisiert; in ihrem Um-

feld wurden zwei Rastplätze mit hölzernen Tischen und Bänken errichtet. Hin und zurück 9 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Rund um die Dents du Midi**

25

Route: Martigny (471) – Bourg – Col de la Forclaz (1527) – Le Châtelard – Col des Montets (1461) – les Pelerins (Umfahrung Chamonix) – les Houches – le Fayet – Sallanches – Cluses – Col de Châtillon (740) – Taninges – Col des Gets (1163) – les Gets – Pont des Plagnettes – St-Jean-d'Aulps – Col du Corbier (1230) – Bonnevaux – Abondance – la Chapelle d'Abondance – Pas de Morgins (1369) – Troistorrents – Monthey – St-Maurice – Martigny. **186 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Auf dieser Tour werden im Raum von Chamonix mit der Montblanc-Kette die höchsten Erhebungen der Alpen tangiert, wobei das Chamonix-Tal von NO nach SW herabzieht. Über diese Kette firnbedeckter Drei- und Viertausender verläuft die franz.-ital. Grenze. Die auf schweizerischem Territorium aufragenden Dents du Midi umfährt man, ohne sie aus der Nähe betrachten zu können. Die drei aufgezeigten Abstecher zum Lac d'Emosson, zur Alp Merlet und nach Van-d'en-Haut bzw. Le Tretien sind die „Rosinen im touristischen Kuchen“; es ist besonders lohnend, sie anzufahren.

Vom Straßenknoten Martigny fährt man zunächst nach Bourg, wo die Straße zum **Col de la Forclaz (1527)** beginnt. Der Pass bildet zusammen mit dem **Col des Montets (1461)** einen wichtigen Übergang in den Westalpen, welcher fast ausschließlich dem Touristenverkehr dient.

Der Kanton Wallis hat seine Rampe großzügig trassiert; dank ihrer ausgewogenen Steigungsverhältnisse und ihres günstigen, übersichtlichen Verlaufes erlaubt sie ein rasches Vorwärtskommen. Die franz. Seite wurde in den vergangenen Jahren zwar etwas modernisiert, ist aber schmaler und weist vor allem bei zwei Brücken noch Engstellen auf.

Während man im Wallis eine Straßenbreite zwischen 6 und 7 m, in den Kehren Überbreiten bis zu 10 m antrifft, beträgt diese am Col des Montets lediglich 5 m. Die max. Steigungen erreichen im Wallis 8%, in Savoyen 9%. Der HU von Martigny hinauf zum Forclaz-Scheitel ist mit 1050 Höhenmetern auf einer Distanz von 24 km recht beachtlich. Die franz.-schweizerische Grenzübertrittsstelle befindet sich in Le Châtelard (1126), das zwischen beiden genannten Pässen in einem trogartigen Tal eingeschlossen liegt.



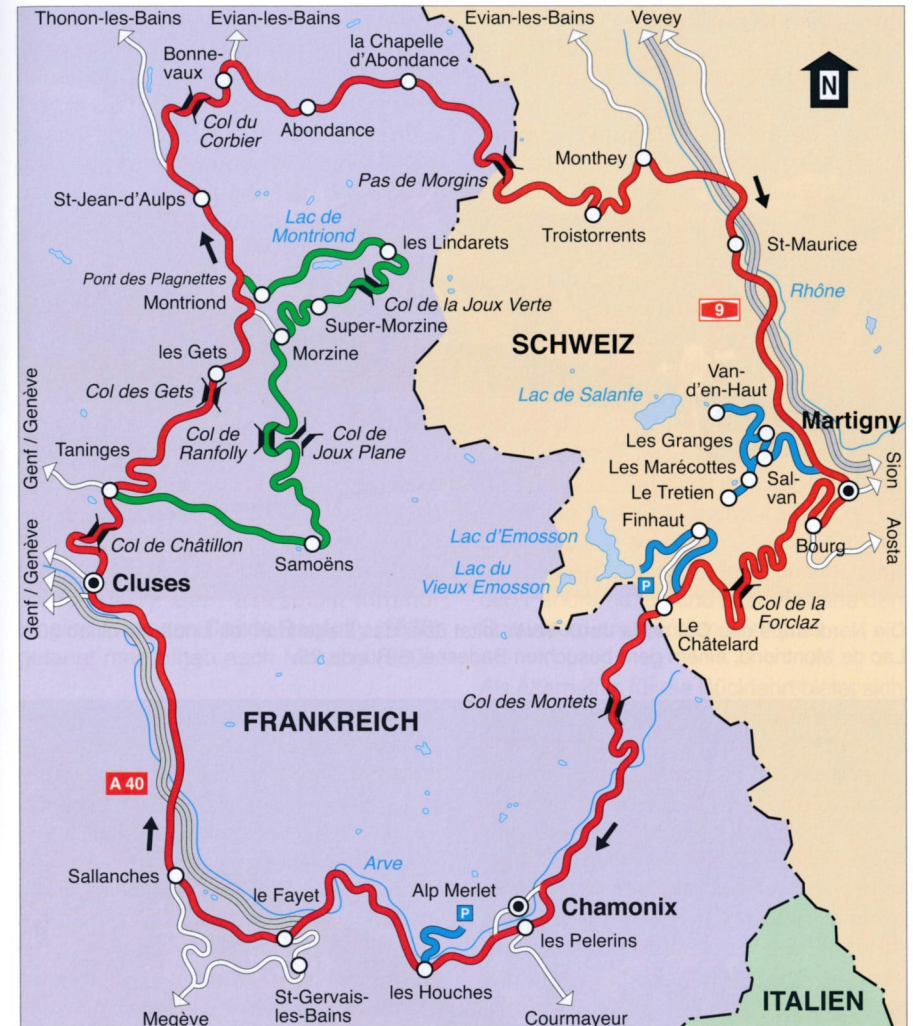
Mit einer gewaltigen Sperrmauer wurde der **Lac d'Emosson** aufgestaut → Runde 25.



Minifunic zum **Lac d'Emosson** → Runde 25.

Chamonix wird im SO umfahren. Bei les Pelerins zweigt die Zufahrt zum Nordportal des Montblanc-Straßentunnels ab → **Route 8**, Über den Großen St. Bernhard. Die Strecke von Martigny bis Chamonix misst 54 km, von Chamonix bis Cluses weitere 44 km. Zwischen les Houches und le Fayet weist die D 1205 teilweise getrennte Fahrbahnen mit Einbahnregelung auf; talwärts benutzt man die ursprüngliche Trasse, bergwärts wird die Straße auf Schwindel erregend hohen Pfeilern geführt. Durch das Tal der Arve verlaufen im Abschnitt le Fayet–Sallanches–Cluses Autoroute und Hauptstraße fast parallel zueinander.

In Cluses (485) verlässt man das Tal der Arve und fährt auf der D 902 über den **Col de Châtillon (740)**, einem zahnigen Sattel, nach Taninges (640) in das Nachbartal hinüber. Nach einer kurzen Schluchtstrecke steigt die Straße zum **Col des Gets (1163)** an. Les Gets ist ein gut be-



Skizze 25 Rund um die Dents du Midi

suchter Wintersportort. Die D 902 leitet nun Richtung Morzine (960) hinab und durch das teilweise schluchtartige Tal der Dranse de Morzine nach St-Jean-d'Aulps.

Nur 3 km weiter hat man re. die Abzw. der D 332, welche sich als D 32 fortsetzt und über den aussichtsreichen **Col du**

Corbier (1230) nach Bonnevaux und Abondance führt. Schließlich gelangt man über la Chapelle d'Abondance (1020) hinauf zum **Pas de Morgins (1369)** mit der franz.-schweizerischen Grenzübergangsstelle. – Die Abfahrt durch das Vallée de Morgins ist reizvoll. Nach Bewältigung von fünf gut ausgebauten Kehren



Die Nordrampe des **Col de la Joux Verte** leitet über das Ziegdorf les Lindarets hinab zum Lac de Montriond, einem gern besuchten Badesee → Runde 25.



Die teilweise schmale Bergstrecke zum Col de la Gueulaz bzw. zum **Lac d'Emosson** vermittelt herrliche Blicke auf den Montblanc → Runde 25.

erreicht man Troistorrents (765) am Zusammenfluss von drei Wasserläufen. Im nahe gelegenen Monthey (430) mündet man in die Hauptstraße 21 ein, nach weiteren 6 km in die Hauptstraße 9, welche über das sehenswerte St-Maurice (422) mit der Kirche des ältesten Schweizer Klosters zum AP Martigny zurückleitet.

Variante: Von Taninges (640) über den **Col de Joux Plane (1700)** und den **Col de la Joux Verte (1760)** zur Einmündung in die D 902 am Pont des Plagnettes (885). Auf der D 907 legt man zunächst rund 11 km nach Samoëns (714) zurück, wo der Anstieg zum Col de Joux Plane beginnt. Die zweispurige Asphaltstraße befindet sich in ordentlichem Zustand und weist eine Höchststeigung von 13% auf. Mehrmals hat man Ausblicke auf den Montblanc (4807). Der Pass selbst wird nur tangiert. Über den **Col de Ranfolly (1650)** gelangt man hinab nach Morzine (960).

Vom O des Ortes führt die bestens ausgebaute Serpentinstraße D 338 über Super-Morzine (1576) zum aussichtsreichen Col de la Joux Verte hinauf. Dort biegt man li. auf das bis les Lindarets schmale, aber durchgehend asphaltierte Bergsträßchen D 228 ab; Vorsicht vor Ziegen auf der Fahrbahn, besonders in les Lindarets sind sie eine Touristenattraktion! Seine breiter ausgebaute Fortsetzung leitet über den verträumt zwischen Tannenwäldern liegenden Lac de Montriond (1065), einen gern besuchten Badesee, zum gleichnamigen Ort und schließlich zur D 902. Plus 40 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von der Westrampe des Col de la Forclaz zum **Lac d'Emosson (1930)**. Man biegt von der Pass-Straße re. ab und erreicht rasch das im Engtal des Trient gelegene Finhaut (1298), 5 km. Von dort leitet das ein- bis knapp zweispurige ehem.

Werksträßchen mit Ausweichen zur Barage d'Emosson. Es gewinnt an der Südflanke des Bel Oiseau (2628) in einigen weiten Serpentin an Höhe. Die max. Steigung beträgt 9%. Nach 8 km gelangt man zum kleinen Sattel des Col de la Gueulaz, unmittelbar über der Staumauer; dort gibt es einen geräumigen Parkplatz. Die Weiterfahrt zum Lac du Vieux Emosson (2205) ist nicht gestattet.

Der Stausee und die Strecke dorthin vermitteln herrliche Ausblicke auf das gesamte Montblanc-Massiv, von der Aiguille de Bionnassay (4052) über Dôme du Goûter (4304), Montblanc (4807), Aiguille Verte (4122) bis zur Aiguille d'Argentiere (3896). – Man kann die Staumauer auch von Le Châtelard aus auf Schienen erreichen; zuerst benützt man die Standseilbahn, dann den Panoramazug und anschließend den Schwindel erregenden Minifunic.

Als Alternative für die Rückfahrt bietet sich vom wenig höher gelegenen Ort Guiétroz oberhalb Finhaut ein ungewöhnliches, aber für den öffentlichen Verkehr freigegebenes Asphaltsträßchen an, welches vom Ortsrand abenteuerlich steil in mehreren Kehren direkt nach Le Châtelard hinabführt. Diese Bergstrecke ist nur einspurig und hat wenig Ausweichstellen. Nur für geübte Alpenfahrer geeignet! Hin und zurück 26 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Abstecher: Von les Houches auf die **Alp Merlet (1562)**. Sie ist wegen ihrer Nähe zum gewaltigen Montblanc-Massiv einer der lohnendsten Aussichtspunkte im Raum von Chamonix bzw. St-Gervais-les-Bains, rasch erreichbar, jedoch im Hochsommer ziemlich überlaufen. Ihre Zufahrt zweigt bei les Houches (1008) von der Hauptstraße ab; dort folgt man der HT „Coupeau, Parc de Merlet“.



Die Route über den **Col de Joux Plane** führt durch Wald und ein Almgebiet; mehrmals hat man auch freie Sicht auf den Montblanc → Runde 25.

Zunächst hat man eine 3.7 km lange, normal breite Asphaltstraße, dann nur mehr eine schmale, staubige Schotterstrecke in schlechtem Zustand; letztere misst bis zum Parkplatz, der mit „Merlet“ ausgeschildert ist, 1.9 km. Von unten erkennt man im Wald eine bemerkenswerte Christusstatue. Gleich nach dem ersten Parkplatz befindet sich auf einem Felsvorsprung eine kleine Aussichtskanzel mit atemberaubenden Tiefblicken auf les Houches und die Arve.

Vom EP der Straße, welcher mit „Einfahrt verboten“ gekennzeichnet ist, erreicht man nach drei Kehren und einigen Rastplätzen in 5 Gehmin. den Alpenzoo mit 23 ha Freigehege. Großartig sind die Ausblicke auf das gegenüberliegende Montblanc-Massiv mit den weit ins Tal herabreichenden Gletscherzungen! Hin und zurück 10 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Martigny nach **Van-d'en-Haut (1371)** und **Les Marécottes (1030)**. Am w. Stadtrand zweigt man von der Kantonsstraße 9 ab und folgt der HT „Salvan“. Die breit ausgebaute Straße in gutem Zustand steigt zügig bis zu einem 500 m langen Tunnel an. Unmittelbar nach diesem gibt es vor der eindrucksvollen Brücke über die 180 m tiefe Trientschlucht re. und li. Abstellplätze; dort empfiehlt es sich, kurz anzuhalten und auf die Mitte der alten, für jeglichen Fahrzeugverkehr gesperrten Brücke zu gehen, um den imposanten Tiefblick in die Schlucht mit dem an den Fels geschraubten Steig zu genießen.

Kühn an den Felswänden errichtet, leitet die Straße hoch über dem Trientbach nach Salvan (987). Die weiterführende Strecke über Les Granges bis zum EP am Campingplatz in Van-d'en-Haut ist für Motorradfahrer besonders attraktiv.

Ab Les Granges beginnt nun die Straße schmal zu werden, 2.5 bis 3 m breit, ist eng an den Fels geschmiegt und hat einige kurze Tunnels, Durchfahrtsbreite und -höhe je 2.50 m. Das letzte Stück führt durch ein liebliches Hochtal mit mehreren ausgebauten Hütten.

Die Rückfahrt sollte man nicht über Les Granges nehmen, sondern das Dorf nur tangieren und der HT ins reizvoll gelege-

ne Les Marécottes folgen. Hier biegt man re. zu einem kleinen, jedoch sehr besuchenswerten Alpenzoo und ins benachbarte Le Tretien (1021) ab, wo die Straße schließlich endet. Am Ortseingang befindet sich ein Parkplatz mit Blick in die Triegesschlucht und auf die abenteuerliche Trasse der Martigny–Le Châtelard–Chamonix-Bahn (Montblanc-Express). Hin und zurück 35 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Rund um die Aravis-Kette**

26

Route: Flumet (917) – Gorges de l'Arondine – la Giettaz – Col des Aravis (1486) – les Etages – la Clusaz – St-Jean-de-Sixt – le Grand-Bornand – le Chinailon – Col de la Colombière (1613) – le Reposoir – Cluses – Sallanches – Megève – Praz-sur-Arly – Flumet. **92 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

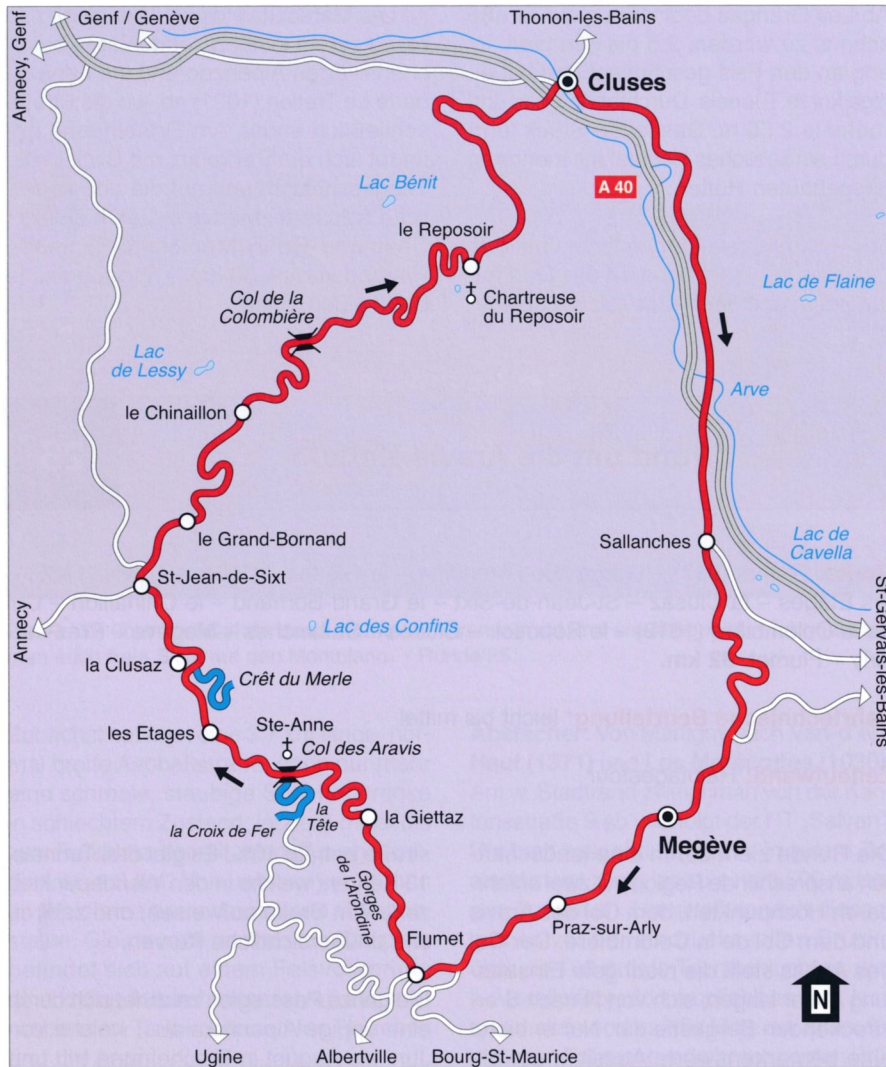
Zeitaufwand: Halbtagestour

Die Runde zieht durch eine landschaftlich ansprechende Region mit zwei anfahrbaren Hochpunkten, dem Col des Aravis und dem Col de la Colombière. Der Col des Aravis stellt die niedrigste Einsattelung in der langen, sich von N nach S erstreckenden Bergkette dar. Nur er bietet eine bemerkenswerte Aussicht auf die Drei- und Viertausender des Montblanc-Massivs, wogegen das Blickfeld vom Col de la Colombière durch mehrere Erhebungen verstellt ist.

Von Flumet fährt man zunächst durch die Schluchten von Arondine auf der D 909 bergwärts nach la Giettaz (1100) und zum Scheitel des **Col des Aravis (1486)**. Die max. Steigung der zweispurigen Asphalt-

straße beträgt 10%. Es gibt drei Tunnels, 13 Kehren, welche in den Wendepunkten zirka 7 m Breite aufweisen, und zahlreiche unübersichtliche Kurven.

Die ganze Passregion zeichnet sich durch eine üppige Alpenflora aus, welche von Juni bis August in Erscheinung tritt und mehrere Berghänge mit Alpenveilchen übersät. Die kleine Kapelle Ste-Anne, Souvenirläden und Einkehrmöglichkeiten stehen am Straßenrand des Überganges. Der Aravispass bleibt normalerweise während des ganzen Jahres für den Verkehr geöffnet, Sperren werden nur nach starken Schneefällen zwischen la Giettaz und les Etages über die 10 km lange Scheitelstrecke verfügt.



Skizze 26 Rund um die Aravis-Kette

La Clusaz (1040) wird im O umfahren. Man setzt seine Tour durch eine bewaldete Schlucht nach St-Jean-de-Sixt fort, ehe man auf der D 4 nach le Grand-Bornand (923) kommt, wo der merkliche Anstieg nach le Chinaillon (1280) und zum **Col de la Colombière (1613)** einsetzt.

Die Steigungen wurden gut ausgeglichen und weisen max. 9% auf, die 13 Kehren sind bis 8 m breit.

Die nach N gerichtete Rampe zieht am Fuße der Chaîne du Bargy zur einsam gelegenen Chartreuse du Reposoir (1092)



Vom Col des Aravis lässt sich der Aussichtspunkt **la Tête** mit dem Orientierungstisch anfahren; die Fortsetzung des Schotterweges leitet zum Col de l'Arpetaz → Runde 26.



Die Nordrampe des **Col de la Colombière** führt an der Bergflanke des Chaîne du Bargy entlang und weist auch ausgesetzte Passagen auf → Runde 26.



Bergkulisse am Scheitel des **Col des Aravis**, von O her kommend → Runde 26.



Col des Aravis, Ste-Anne → Runde 26.

hinab. Auf den letzten 12 km durchmisst man das vom Foronbach durchflossene Tal, ehe man bei Cluses in die stark frequentierte Hauptstraße einmündet und über Sallanches und Megève (1113) nach Flumet zurückkehrt.



Abstecher: Vom Col des Aravis zum Aussichtspunkt **la Tête (1600)**. Eine geschotterte Zufahrt leitet von der Scheitelhöhe des Passes bei max. 12% Steigung zur Anhöhe mit dem Orientierungstisch. Von diesem Hochpunkt kann man die Ostrampe der Pass-Straße ausgezeichnet überblicken.

Will man zum Croix de Fer (1649), so biegt man unmittelbar danach spitzwinkelig re. ab. Das Stichsträßchen endet nach 700 m; zum eisernen Kreuz auf der Berglehne linker Hand führt ein Fußsteig, zirka 10 Gehmin. – Hin und zurück 5 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Clusaz auf den **Crêt du Merle (1497)**. Eine zweispurige Asphaltstraße führt vom Ort mit max. 14% Steigung meist durch Wald zur Zwischensta-

tion des Sesselliftes, dessen oberer Abschnitt auf den Crêt du Loup (1864) leitet. Hin und zurück 7 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Zwischen der südlichen Aravis-Kette und dem Arlytal**

27

Route: Ugine (456) – Mont Dessus – Col de l'Arpettaz (1581) – les Mardassiers – les Stallets – Boegneuve – Chaucisse – St-Nicolas-la Chapelle – le Passieu – Flumet d'Aval – Pont de Flon – Héry – le Château – Ugine. **52 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig

Zeitaufwand: Halbtagestour



Ein heißer Tip für all jene, die gerne Entdeckungsfahrten abseits ausgetretener Heerstraßen unternehmen! Der sich an der Ostflanke der Araviskette entlang ziehende „**Aravis-Höhenfahrweg**“ vermittelt hervorragende Ausblicke auf die Drei- und Viertausender des Montblanc-Massivs. AP der bis St-Nicolas-la Chapelle rund 35 km messenden Bergstrecke ist der Industrieort Ugine.

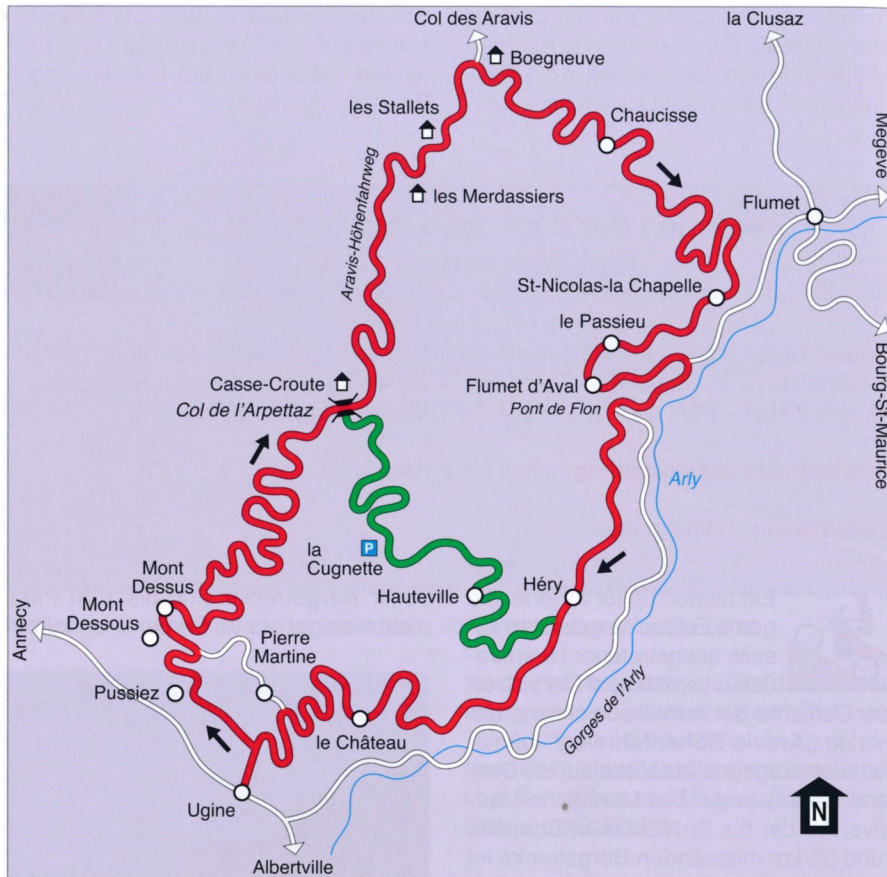
voller Bergstrecke sind bis zum Pass nicht weniger als 37 Serpentina zu be-

Vom Bahnhof an der D 1508 führt eine Straße geradlinig zum oberen Ortsteil mit der weithin sichtbaren Kirche hinauf; noch vor der lang gezogenen Rechtskurve biegt man jedoch nach W in Richtung Pussiez ab. Unmittelbar hinter der Brücke über einen kleinen Bach folgt man re. der HT „Route des Montagnes, Col de l'Arpettaz“. Mit vier Kehren gewinnt man an Höhe; die Abzw. nach Héry lässt man re., jene nach Mont Dessous li. liegen.

Im Weiler Mont Dessus beginnt die Westrampe im engeren Sinn zum **Col de l'Arpettaz (1581)**. Auf fahrerisch anspruchs-



Aravis-Höhenfahrweg → Runde 27.



Skizze 27 Zwischen der südlichen Aravis-Kette und dem Arlytal

wältigen! Die Fahrbahnbreite des vorwiegend im Wald verlaufenden Asphaltsträßchens beträgt 4 bis 5 m, die Höchststeigung 12%. Tiefblicke richten sich auf den Talkessel von Ugine. Mit zunehmender Höhe kommen die Erhebungen um Albertville ins Blickfeld. Eine prächtige Aussicht auf den Montblanc eröffnet sich vom baumlosen Scheitel des Col de l'Arpettaz, 16 km. Als einzige Einkehrmöglichkeit steht die Bar „Casse-Croute“ auf der Passhöhe. – Das Sträßchen setzt sich als geschotterter Höhenfahrweg am Fuß des Mont Charvin (2407) in n. Richtung fort.

Ohne seine Höhenlage wesentlich zu ändern, verläuft es meist gut überschaubar an der Ostflanke der Araviskette. Es sind etliche betonierte Bachfurten zu queren, weshalb abschnittsweise eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 25 km/h gilt. Man passiert mehrere, weit verstreut liegende, private Almhütten. Kurz vor les Stallets (1726), wo der „Aravis-Höhenfahrweg“ seinen höchsten Punkt erreicht, wird der Schotterbelag gröber. Bei Boegneuve (1690) kommt man zu einer Weggabelung: li. geht es zum Col des Aravis (1486) → **Route 26**, Rund um die Aravis-Kette,



Fährt man vom Col de l'Arpettaz Richtung Norden, so lässt sich der Verlauf des kaum frequentierten **Aravis-Höhenfahrweges** weit verfolgen → Runde 27.



Auf dem **Aravis-Höhenfahrweg** gibt es nur wenige, etwas gröber geschotterte Teilstücke; im Allgemeinen befindet er sich in gutem Zustand → Runde 27.



Kurz vor Erreichen der Scheitelhöhe des **Col de l'Arpettaz**; die Auffahrt von Héry ist sehr windungsreich, aber durchgehend asphaltiert → Runde 27.



Aravis-Höhenfahrweg. An der Gabelung bei Boegneuve hat man die Wahl, entweder li. zum Col des Aravis oder re. hinab nach Chaucisse zu fahren → Runde 27. Foto Th. Denzel

re. senkt sich der etwas ruppige Fahrweg mit max 14% Gefälle im Zickzack-Kurs in das Tälchen von Chaucisse. Kurz vor dem gleichnamigen Ort hat man nach insgesamt 11.3 km Schotterstrecke wieder Asphalt unter den Rädern. – Man fährt nun nicht geradeaus ins Dorf, sondern hält sich re. und gelangt nach einem kurzen Zwischenanstieg hinab nach St-Nicolas-la Chapelle. An der Kirche vorbei, gibt es ein einspuriges Asphaltsträßchen, welches über le Passieu und Flumet d'Aval zur D 1212 absteigt. – Für den Rückweg empfiehlt sich statt der durch die Arlyschluchten führenden Hauptstraße die Aussicht vermittelnde Terrassenstraße; sie zweigt beim Pont de Flon (710) von der D 1212 ab, wird als D 109 bez., ist zweispurig breit und asphaltiert. Die Orte Héry und le Château (796) werden berührt, ehe eine gut ausgebaute Kehranlage zum AP Ugine hinableitet.

Variante: Vom Col de l'Arpettaz über die 12 km messende Ostrampe nach Héry. Wer den teilweise stark geschotterten „Aravis-Höhenfahrweg“ nicht befahren möchte, dem sei diese knapp zweispurig breite, asphaltierte Bergstrecke angeraten. Landschaftlich betrachtet ist sie etwas abwechslungsreicher als die zuvor beschriebene Westrampe.

Der wesentliche Unterschied besteht in der Trassierung, wobei man auf der Ostrampe zur Gewinnung des HU mit nur 21 Kehren beim Bau sein Auslangen fand. Das max. Gefälle beträgt 14%. Bei Km 5 kommt man am Rastplatz „la Cugnette“ mit Ausblicken auf das Arlytal vorbei. Über den Weiler Hauteville erreicht das als RD 109 bez. Sträßchen s. von Héry die Einmündung in die Terrassenstraße D 109. Minus 16 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Rund um den Stausee von Roselend und den Roignais**

28

Route: Bourg-St-Maurice (840) – Abzw. les Chapieux – Cormet de Roselend (1968) – Plan de la Lai – Col de Méraillat (1605) – Roselend-Stausee – Col du Pré (1703) – St-Guérin – St-Guérin-Stausee – Cormet d'Arêches (2109) – Plan Pichu – Laval – Granier – Aime – Bourg-St-Maurice. **87 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour



Die vorgeschlagene Route ist nicht durchgehend asphaltiert; im Bj. bestand die Scheitelstrecke über den Cormet d'Arêches (2109) aus einer 8 km langen Schotterpiste. – Als AP für die abwechslungsreiche Rundfahrt wählen wir Bourg-St-Maurice (840) im Isère, welches dort

ein Knie bildet. Bis zur Abzw. nach les Chapieux → Abstecher legt man auf windungsreicher Strecke durch das Glaciertal rund 14 km zurück. Der untere Abschnitt ist vorwiegend ein- bis knapp zweispurig, die daran anschließende Scheitelstrecke über den **Cormet de Roselend (1968)** wurde hingegen zweispurig breit ausge-

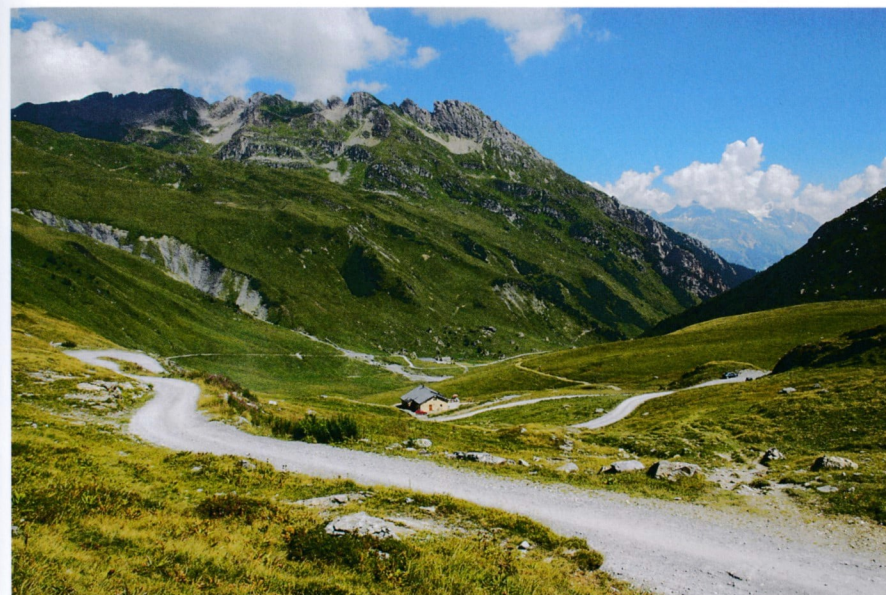


Skizze 28 Rund um den Stausee von Roselend und den Roignais

baut. Die max. Steigung beträgt auf der Ostrampe 9%, auf der Westrampe 11%. Es folgt die landschaftlich reizvollste Partie der gesamten Tour: die Fahrt über den **Col de Méraillet (1605)** und entlang der w. Uferstrecke des **Roselend-Stausees**. Nach einem Engpass mit jäh aufragenden Felsmassen hat man bereits von den drei unteren Kehren der Roselend-Westrampe herrliche Ausblicke auf den türkisfarbenen See; bei der lieblichen Stein-

kapelle an seinem Nordende lohnt sich ebenfalls ein kurzer Stopp. Direkt an der Kanzelkehre, welche den Col de Méraillet markiert, biegt man li. von der D 217 ab und folgt der schmälern Uferstraße.

Nach Passieren der Staumauer (kurze Zufahrt zum Parkplatz) verengt sich die Fahrbahn nochmals und es beginnt die gute Aussicht vermittelnde Auffahrt zum **Col du Pré (1703)**. Seine Westrampe lei-



Eine interessante, 8 km lange, gut befahrbare Schotterpiste führt über den **Cormet d'Arêches**; Blick von der Passhöhe Richtung SO → Runde 28.



Einmalig schöne Ausblicke hat man von der Westrampe des **Cormet de Roselend** auf den lang gestreckten **Lac de Roselend**; im Bild li. die Staumauer → Runde 28.



Reizvoll ist eine Fahrt durch das Glaciers-Hochtal auf dem teils asphaltierten, teils geschotterten Sträßchen nach **Les Lanchettes** → Runde 28. Foto Thanalak Denzel



Am nö. Ende des **Lac de Roselend** steht in prächtiger Aussichtslage die aus Natursteinen errichtete Chapelle de Roselend → Runde 28.

tet knapp zweispurig mit Ausweichen und durchgehend randgesichert hinab Richtung Arêches (1055). Vorsicht, in manchen Jahren trifft man auf diesem Streckenabschnitt Rollsplitt an; das Aufbringen von Bitumen/Teer und anschließendes Bestreuen mit Splitt stellt extreme Rutsch- und Sturzgefahr dar.

Man fährt nun nicht zur Gänze bis Arêches, sondern biegt unterhalb von Boudin li. auf die D 218 zur **Barrage de St-Guérin (1512)** ab; das oberste Stück des Asphaltsträßchens ist nur mehr einspurig. 4.3 km nach der Staumauer setzt die gut instand gehaltene Schotterstrecke ein. Sie steigt an der Ostseite des Hochtales zunächst zum Lac des Fées (1896), dann zur Scheithöhe an und bietet schöne Ausblicke auf die umliegenden Almen. Der **Cornet d'Arêches (2109)** vermittelt den Übergang in die Tarentaise.

Auf seiner Südrampe, die zwischen dem Crêt du Rey und der Grande Parei verläuft, senkt sich das Schottersträßchen zunächst zum Plan Pichu (1939), einer Milch-Sammelstelle, ab. Kurz vor den Hütten von Laval (1650) trifft man wieder auf Asphaltbelag. Der Straßenzustand lässt sich mit jenem auf der Nordrampe vergleichen; nur eine enge Bachfurt kann bei starker Wasserführung etwas problematisch sein. Gute Ausblicke hat man während des Serpentinaabstieges nach Aime (700) im Isère-tal. Die ausgebaute N 90 gewährleistet schließlich eine rasche Rückkehr zum AP in Bourg-St-Maurice.



Abstecher: Von der Roselendstraße über les Chapieux nach **les Lanchettes (1960)**.

Von der beschilderten Abzw. an der D 902 hat man bis zum Dorf les Chapieux (1560) zunächst ein zweispuriges Asphaltsträßchen. Am Ortsende wartet eine Tafel davor, dass die nun folgende

Strecke nicht immer befahrbar ist; einspurig mit Ausweichen, nicht randgesichert und steinschlaggefährdet leitet sie in das etwas unwirtliche Hochtal. Bei einer kleinen Holzbrücke kurz vor la Ville des Glaciers (1790) beginnt der Naturbelag; im Bj. befand sich das 3 km lange Schottersträßchen in gutem Zustand, Kehren und Anstiege waren asphaltiert. Die max. Steigung beträgt 15%. Es sind vier Kehren zu bewältigen, ehe man zur teilweise verfallenen Hütte von les Lanchettes gelangt. Ein kleiner Parkplatz bildet den EP der öffentlich befahrbaren Strecke. Bereits die Fahrt vermittelt prächtige Ausblicke in den Talschluss mit der Aiguille des Glaciers (3816), dem s. Eckpfeiler des Montblanc-Massivs; vom EP erscheinen bei entsprechendem Wetter die Gletscherfelder zum Greifen nahe. Hin und zurück 17 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Les Lanchettes → Runde 28.



Über den Plan de la Lai und zwischen markanten Berggestalten senkt sich die Westrampe des **Cornet de Roselend** hinab zum Lac de Roselend → Runde 28.



Vom Lac de St-Guérin zieht das im oberen Abschnitt geschotterte Sträßchen zunächst zum **Lac des Fées** und schließlich zur Scheitelhöhe des **Cornet d'Arêches** → Runde 28.

Rund um das Vanoise-Massiv**

29

Route: Séez (904) – Val d'Isère – Col de l'Iseran (2764) – Bonneval-sur-Arc – Lanslevillard – Lanslebourg – Bramans – Modane – St-Jean-de-Maurienne – la Chambre – St-François-Longchamp – Col de la Madeleine (1984) – Celliers – la Thuile – N.D. de Briançon – Aigueblanche – Moûtiers – Aime – Bourg-St-Maurice – Séez. **225 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Diese Rundtour zählt zu den längsten, im vorliegenden Band beschriebenen Vorschlägen. Mit der Erfassung des **Col de l'Iseran (2764)**, welcher der zweithöchste, durchgehend befahrbare Alpenpass ist, verbindet sich ebenfalls ein Superlativ. Infolge seiner extremen Höhenlage ist der Iseranpass nur während dreier Monate, von Juli bis einschließlich September, geöffnet. – Die Abstecher beziehen sich auf zwei weitere Zweitausender.

Auf der n. Zufahrt von Séez bis Val d'Isère hat man insgesamt drei Talstufen mit kaum merklichen Steigungsstrecken zu überwinden. Der zweispurig ausgebauten und durchwegs asphaltierten Pass-Straße wurde die Bez. D 902 zugeordnet. Die Tunnels sind unbeleuchtet und weisen häufig eine durch Nässe rutschige Fahrbahn auf.

Eine kühne Straßenanlage zeigt der Streckenabschnitt durch die Schluchten der Isère. Von S her leuchtet das blendende Weiß der 120 m hohen, bogenförmig geschwungenen Betonmauer von Tignes, welche den **Lac de Chevril** aufstaut. Der Ort Val d'Isère (1840) ist heute einer der bedeutendsten Wintersportplätze in den franz. Alpen. Im Verein mit Tignes gilt diese total verdrahtete Liftlandschaft mit ih-

ren zirka 50, meist untereinander verbundenen Anlagen als eine der ausgedehntesten der Welt.

Gleich hinter dem Ort beginnt beim Pont de Charles die Auffahrt der meisterhaft angelegten Nordrampe. Unter optimaler



Kleiner St. Bernhard → Runde 29.



Skizze 29 Rund um das Vanoise-Massiv

Anpassung an das Gelände konnte beim Bau der Straße auf Spitzkehren fast zur Gänze verzichtet werden. Die Steigungsverhältnisse sind gut ausgeglichen, was auch eine flüssige Fahrweise erlaubt. Die 16 km lange Strecke vom Basisort Val d'Isère bis zur Scheitelhöhe überwindet einen HU von 930 m.

Während der Auffahrt sieht man ringsum fast nur mehr Gletscher oder Firnfelder. Die beste Aussicht bieten auf der Nordrampe am Ende der obersten Kehregruppe die „Tables d'orientation“, welche auch entsprechend ausgeschildert sind.

Die Vegetation wird gegen die Scheitelhöhe zu immer spärlicher. Schafherden finden in ihrer Genügsamkeit auf den kargen Weideflächen kaum mehr Nahrung; die Grasnarbe endet an den Geröllfeldern und Schneezungen in dieser Hochregion. Auf dem Pass-Scheitel steht die 1939 aus Natursteinen erbaute, jeder Witterung trotzen Iserankapelle. Den Blick nach S beherrscht die Eispyramide des Dôme du Grand Fond (3454).

Die D 902 senkt sich auf der Südrampe in langen Schleifen zum Arc hinab. Vor einem Tunnel lädt der ausgeschilderte Aus-



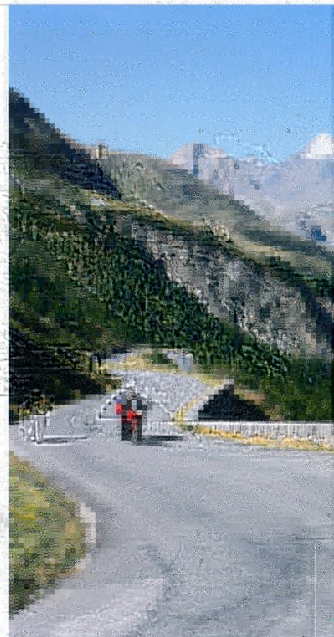
Auf der Nordrampe des **Col de la Madeleine** beeindruckt im oberen Abschnitt die vielgezackten Spitzen der Lauzière-Kette; im unteren Abschnitt gibt es einige Engstellen → Runde 29.



Auf der Passhöhe des **Col de l'Iseran** bildet die Kapelle ein beliebtes Fotomotiv; sie ist der Notre-Dame de toute prudence geweiht. → Runde 29.

sichtspunkt „Belvédère de la Maurienne“ (2503) zu einem kleinen Aufenthalt ein, um die grandiose Aussicht auf die Gletscherberge zu genießen. Die Südrampe präsentiert sich hervorragend ausgebaut. Die Steigungsmaxima zwischen Val d'Isère und Bonneval-sur-Arc überschreiten kaum 11%. Bei Bonneval-sur-Arc (1835) mit seinen hübschen Natursteinhäusern ist die Sohle des Arctales erreicht.

Sämtliche, nun folgenden Orte werden umfahren. Die Talung bis hinab nach Lansle villard vermittelt den Eindruck einer gepflegten Parklandschaft. In Lanslebourg die Abzw. der Pass-Strasse über den Col du Mont Cenis (2039) in die Richtung zum Col de l'Isère auf. Der Col de l'Isère (2189) ist ein wichtiger Übergang zwischen der Nordrampe der D 213 zum Col de la Madeleine (1984). Auf seiner Südrampe wird der bekannte Wintersportort St-François-Longchamp (1553) berührt. Über die Passhöhe wurde 1969 erstmals die berühmte Tour de France der Radprofis geleitet. Die landschaftlich ansprechende, 47 km lange Verbindung aus der Mauriental in das Tarentais kann man als Parallelrampe zum Col de l'Isère auffassen. In der Talung des Col de l'Isère (2189) liegt die Talung des Col de l'Isère (2189) in der Talung des Col de l'Isère (2189).



Auf der Nordrampe berührt man Celliers (1282) und gelangt 2 km weiter unterhalb zur ehemaligen Siedlung von la Thuile. Die Straße, die nach St-Oyen und Aigueblanche auf der gegenüberliegenden Talseite einen Berggrats zum Gipfel, die Straße wurde auf einer Länge von 150 m verschüttet bzw. von den Geröllmassen mitgerissen. Da mit weiteren Felsabgängen zu rechnen ist, kommt eine Instandsetzung kaum in Betracht. Erleichtert die D 213 in Richtung Ruyssy, in der Nähe der N 90, die über die Isèrebrücke Anschluss an die N 90 zu finden. Achtung: Im unteren Abschnitt gibt es etliche überraschend auftretende Engstellen teilweise an unübersichtlichen Passagen! Über Modtierts (479) und Aime (690) fährt man stets aufwärts und gelangt über Bourg-St-Maurice (840) das Umfahren wird wieder in den Nachbarort Sézizien. **Absteichen von Sézizien zum kleinen St. Bernhard (2189) auf der D 213. Die N 90 baute N 90**

leitet zum wichtigen Übergang zwischen

fünf übereinander angeordneten Festungsbauten. Mit Fertigstellung der parallel verlaufenden A 13 wurde die D 1006 im Abschnitt Modane-St-Jean-de-Maurienne wesentlich entlastet.

In la Chambre (443) verlässt man das Arctal und nimmt die D 213 zum **Col de la Madeleine (1984)**. Auf seiner Südrampe wird der bekannte Wintersportort St-François-Longchamp (1553) berührt. Über die Passhöhe wurde 1969 erstmals die berühmte Tour de France der Radprofis geleitet. Die landschaftlich ansprechende, 47 km lange Verbindung aus der Mauriental in das Tarentais kann man als Parallelrampe zum Col de l'Isère auffassen. In der Talung des Col de l'Isère (2189) liegt die Talung des Col de l'Isère (2189).

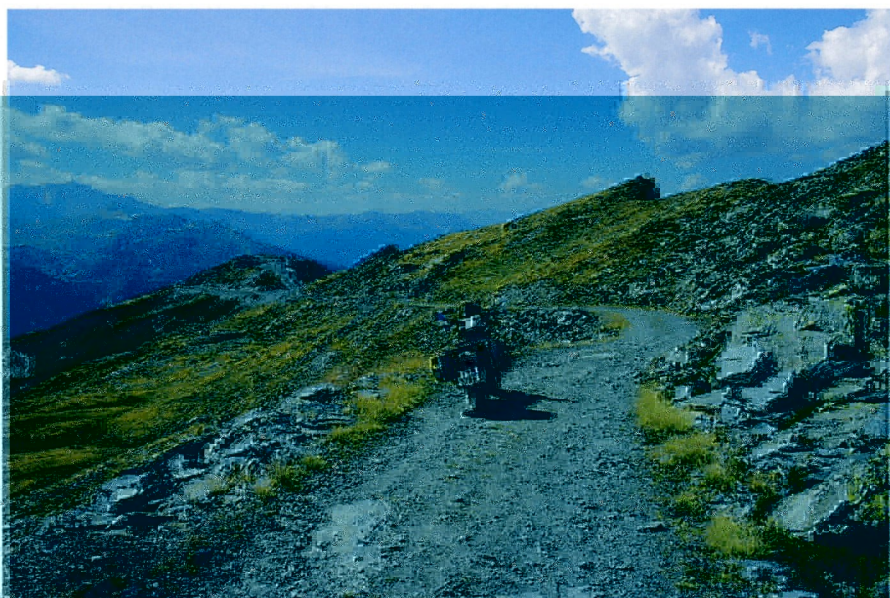


Die Nordrampe des Col de l'Isère liegt von Val d'Isère zunächst in tiefen Kehren und leitet dann durch eine hochalpine Landschaft zum Scheitel. **Runde 29**

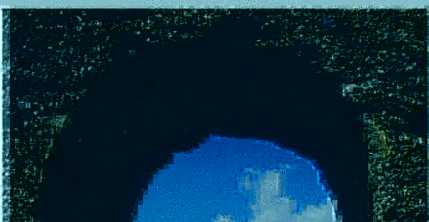


Während der Abfahrt auf der Südrampe des Col de l'Isère bei Franche die ausgedehnten Gletscherfelder des Albaron (3637) dem Blick. **Runde 29**

Runde 29



Auf der Crête du Roc Noir leitet das Schottersträßchen zum **Redoute Ruinée** • Runde 29



Frankreich und Italien am Scheitel des Passes hinauf. Den Tourenfahrer erwartet gleich zu Beginn der 30 km langen Bergstrecke eine traumhafte Kehrenfolge (19 Serpentine) bis la Rosière. Sowohl die Tiefblicke in das Isèretal als auch der Anblick der weitgestreckten Tignes- und Platin-Gebirgslandschaften sind unvergesslich.

Runde 29

dann gegenüber den Hotels „Le Roc Noir“ und „Plein Soleil“ bzw. beim Restaurant „Le Petit Danois“ der HT „Le Club des Galopins“. Bei einer Linkskehre verlässt man die Asphaltstraße und fährt geradeaus HT „La Feroute, L'Altport“, zum Golfplatz, der gequert wird (Vorsicht Bälle!).

Die teils ruppige, aber insgesamt noch praktikable 7,5 km lange Schotterpiste strebt dem in gelegenen ehem. Fort Redoute Ruinée zu. Der Anstieg durch die Alnmatten auf dem durch Trockenmauern abgestützten ehem. Festungsstraßen ist ganz nach dem Geschmack anspruchsvoller Alpenfahrer. Die Harmonie der Landschaft wird allerdings durch Freilandleitungen, Skilifte und -pisten etwas gestört. Bei km 2,9 hält man sich an der Weggabelung ohne HT II. Das extrem schmale, abenteuerlich angelegte Stichsträßchen zum Orientierungstisch am Roc Noir ist leider durch die Skipisten-Planierung teilweise zerstört worden.

Im oberen Abschnitt verläuft der Fahrweg zum Fortweithin sichtbar auf dem Kamm, dieser wird als Crête du Roc Noir bezeichnet und schwingt sich in Richtung zum Mont Valaisan (2868) auf, dem man im

ter Einsturzgefahr hat man den Zugang bzw. die Zufahrt des Forts seit einigen Jahren mit Holzbrettern verbarrikadiert.

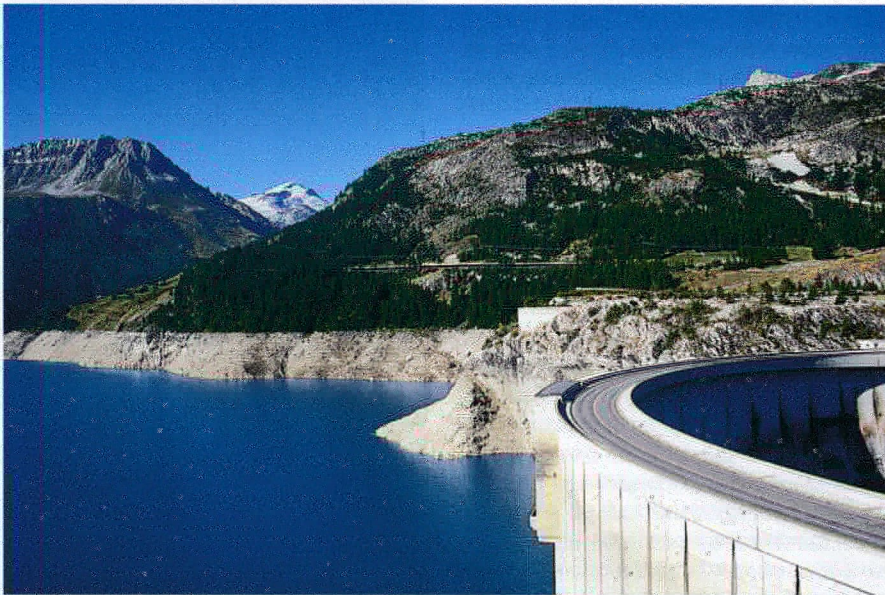
Die zirka 11,5 km lange Nordabfahrt, ein Erschließungsweg für den Skilift, senkt sich hinter dem Fort vom Col de la Traversette (2383) mit 20% Gefälle im oberen Abschnitt hinab zum Pont de la Marquise an der Kleinen St.-Bernhard-Route. Eine frühen im unteren Abschnitt zwischen zwei Felsblöcken gespannte und mit einem Schloss versperrte Eisenkette war im Bj. 2012 nicht mehr vorhanden.

Während der Rückfahrt hat man sowohl bemerkenswerte Ausblicke auf den Mont Pourri (3779), welcher vom N. des Nationalparks der Vanoise aufsteigt, als auch Tiefblicke auf Bourg-St-Maurice. Hin und zurück 54 km. Fahrttechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.





Aussichtsreich, nicht randgesichert und teilweise ausgesetzt ist der Anstieg zum **Redoute Ruinée**, einer ehem. Befestigungsanlage → Runde 29. Foto Thanalak Denzel



Über die 120 m hohe Staumauer des **Lac du Chevril** leitet die Straße nach Tignes; auf dem Grund des Sees liegen drei versunkene kleine Dörfer → Runde 29.

Rund um den Mont Thabor**

30

Route: St-Michel-de-Maurienne (712) – Col du Télégraphe (1570) – Valloire – Refuge de Plan Lachat – Plan de la Fraichère (2300) – Col du Galibier (2645) – Col du Lautaret (2058) – le Monétier-les-Bains – Chantemerle – Briançon – la Vachette – le Rosier – Abzw. Névache – Col de l'Echelle (1779) – Pian del Colle – Bardonnèche – Tunnel du Fréjus – le Freney – St-Michel-de-Maurienne. **133 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

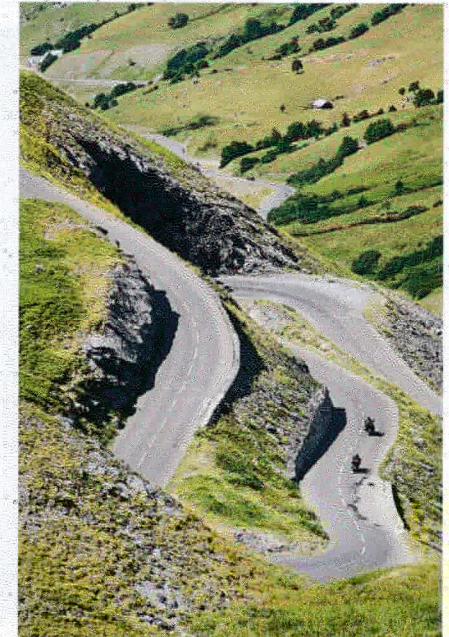
Zeitaufwand: Tagestour

Die gut ausgebaute Bergstraße D 902 zum **Col du Télégraphe (1570)**, welchen man als vorgeschobenen Pass zum Galibier auffassen kann, nimmt in St-Michel-de-Maurienne ihren Anfang. Sie gewinnt mit 14, teilweise Aussicht bietenden Kehren die Scheitelhöhe und überwindet dabei einen HU von knapp 900 Höhenmeter. Auf einem Bergsporn thront hoch über dem Arctal das Fort du Télégraphe; die Zufahrt dorthin ist für Kfz verboten! In mäßigem Gefälle erreicht man den Fremdenverkehrsort Valloire (1430) mit seinen Aufstiegshilfen für Skifahrer.

Man fährt nun aus der Senke heraus und steigt bei max. 14% zum Refuge de Plan Lachat (1961) an, wo der 8 km lange Serpentinanstieg zum **Col du Galibier (2645)** einsetzt. – Das dort li. abzweigende Schottersträßchen führt zu den Hütten von les Mottets (2135), 2 km; die Fortsetzung über mehrere Kehren zum Col des Rochilles (2493) wird öfters vom Militär in Anspruch genommen und ist deshalb für die Allgemeinheit nicht immer befahrbar.

Nach Möglichkeit wird der Galibierpass von Mitte Juni bis Mitte Oktober offen gehalten. Die gesamte Bergstrecke wurde

zweispurig ausgebaut und asphaltiert. Vom Plan de la Fraichère (2300) strebt die Straße über saftig grüne Weideflächen, welche von klaren Bächen und Rinnsalen durchzogen werden, der Passhöhe entgegen. Im Vorblick hat man den



Col du Galibier, Nord → Runde 30 und 31.

Runde 30

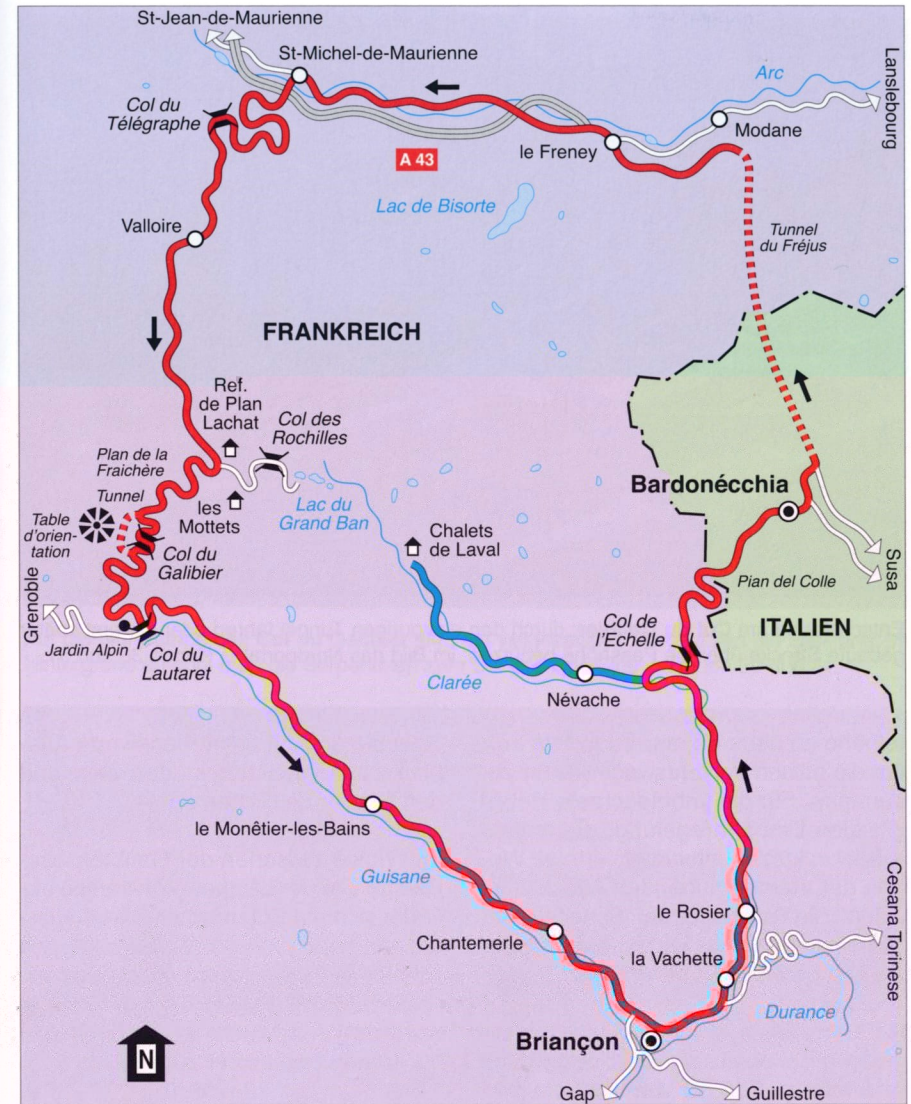


Die Scheitelhöhe des **Col de l'Echelle**, auch Leiterpass genannt, zieht an Sommer-Wochenenden zahlreiche Erholung Suchende an → Runde 18 und 30.



Letzter Anstieg zur Passhöhe des **Col du Galibier**; wahlweise kann man auch durch den Scheiteltunnel fahren. Im Bild die Südseite → Runde 30 und 31.

Runde 30



Skizze 30 Rund um den Mont Thabor

Grand Galibier (2702), im Rückblick ist die im Zick-Zack zum Col des Rochilles führende Militär-Route zu erkennen. Rötlich schimmernde und mit schwarzem Schiefergestein vermengte Geröllteppiche bilden oberhalb der Vegetationsgren-

ze einen eigenartigen Kontrast zur wilden Schönheit der Hochregion. Beim Gasthaus auf der Nordrampe hat man die Wahl, entweder den 365 m langen, einspurigen Scheiteltunnel (2556) zu benutzen oder die Straße über die Schei-



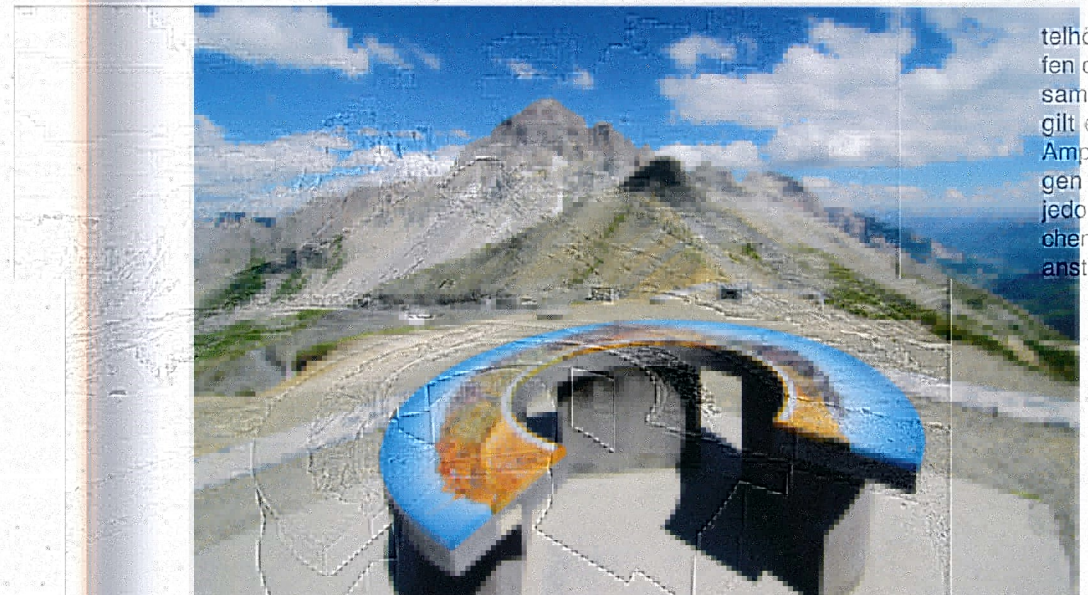
ng am Col du Galibier durch den einspurigen Tunnel fahren oder die erst später über die Passhöhe benützen; im Bild das Nordportal → Runde 30 und 31: Runde 30 und 31.

nehmen am Südportal treffen. Statt bieten sich bemerkenswerte Aus-
den Verkehrswege wieder zu blicken auf die Ostflanke der Meije und
Für die unbeleuchtete Röhre den Glaciers de l'Homme. Der Glacier de l'Homme
inbahnregelung, die mittels ung, die mittels
kurzen Intervallen erfolgt. Wenn Im Winkel zwischen der Galibierpass-
über den Scheitel, wo es findet sich ein Botanischer Garten (Jard
mit einem letzten Serpentin (den in Alpin) der Universität Grenoble mit
winkt, zu bevorzugen! In der Gegend von 2500 Pflanzenarten, nach geographi-
scher Herkunft gruppiert. Diese Seite
Orientierungstisch (2077) wurde ein würdigkeit in der Natur ist vor Ende Juni
weiter oben aufgestellt; dorthin sind bis Anfang September zugänglich.
Min. zu Fuß. Er vermittelt ein per-
Rundpanorama, das man keines- Die D. 1091 senkt sich ö. des Lautaret mit
ersäumen sollte! Gegen S hat man ausgewogenem Gefälle in das Tal der
blickt auf die vergletscherte Barre Guisane hinab. Man durchfährt abg-
crins (4102) und die Meije (3988).
1470) und Chantemerle (1850) ehe die
5 km lange Abfahrt zum Col du ret (2058) vollzogen. Man mit einer
von acht Kehren. Vom unteren hält man sich II. und benützt ein kurzes
schnitt und der Scheitellhöhe des Laut- Stück die N 94 Richtung Col de Mer-



Auf der Nordrampe des Col du Galibier sind die vielgeackten Bergspitzen im Blickfang. Im Hintergrund erkennt man die Serpentin zum Col des Rochilles → Runde 30 und 31: Runde 30 und 31.

Entscheidung
gebaute Str



Von der Passhöhe des Col du Galibier lohnt es sich, ein paar Schritte hinauf zum Orientierungstisch zu machen; er bietet ein 360°-Panorama → Runde 30 und 31: Runde 30 und 31.

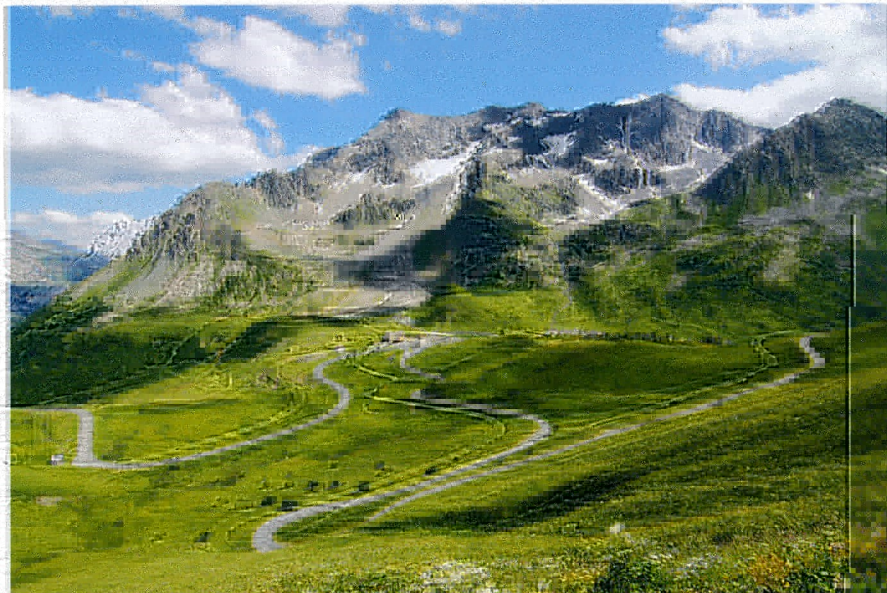
telhöhe zu
fen die bei
sammen.
gilt eine E
Ampel in k
gen der at
jedoch die
chen man
anstieg ge

Der O
wenig
es 5 M
fektes
falls v
Prach
des E

Die 7
Lautar
Grupp
Absch



Von der Südkampe des **Col du Galibien** genießt man wunderbare Ausblicke auf die Ostflanke der **Weisse (3983)** und den **Glacier de l'Homme**. → **Runde 30** und **31**.



Blick von der abwechslungsreichen **Galibier-Route** auf die Scheithöhe des **Col du Lautaret**. Hier führt die vorzüglich ausgebauten Straße hinab nach Briançon. → **Runde 30** und **31**.

genèvre. Bereits bei la Vachette verlässt man diese aber wieder, um der D 994^a durch das Claréetal zu folgen. Strecke über den **Col de l'Echelle (1779)** nach Bardonnèche → **Runde 18**, Hochpunkte in der ital.-franz. Grenzregion.

Der 12,7 km lange, mautpflichtige **Tunnel du Fréjus (1297)** verbindet Bardonnèche mit Modane. Nach Passieren des Nordportales fährt man aber nicht in den Ort hinab, sondern geradeaus weiter nach le Freney, wo sich entweder die D 1006 oder die A 43 für die Rückkehr nach St-Michel-de-Maurienne anbietet.

Abstecher: Von Névache (1628) zu den **Chalets de Laval (2030)**. Im Claréetal gewinnt man vielfältige Eindrücke, die sich zu einem malerischen Bild verbin-

den: prächtige Wälder, welche an den steilen Hängen hoch hinaufsteigen, klare Gewässer, schmucke Dörfer und hübsche, kleine Kapellen. – Auf der zweispurigen Talstraße fährt man zunächst nach Névache, dem Hauptort des Tales; von dort führt ein schmales, aber durchgehend asphaltiertes Sträßchen bis in den Talschluss. Den Höhenunterschied bis zur ersten Kapelle überwindet man mit zwei Kehren und 13% Steigung, danach verläuft das Sträßchen flacher. Insgesamt zählt man bis zum Parkplatz oberhalb der Alphütten von Laval sechs kleine Holzbrücken. – Vom 12. Juli bis 17. August gilt für die 10 km lange Strecke zwischen 9 und 18 Uhr ein Fahrverbot; eine Rückfahrt ist jederzeit möglich. – Hin und zurück 25 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Rund um Grand Galibier und Grandes Rousses

31

Route: St-Jean-de-Maurienne (546) – la Brévière – Pont de Belleville – St-Sorlin-d'Arves – Col de la Croix de Fer (2068) – Col du Glandon (1924) – la Vernay – la Fanderie – Villard-Reculas – Huez – l'Alpe d'Huez – Col de Sarenne (1989) – le Perron – Glavans-le-Haut – Glavans-en-Haut-Hoisans – Mizoen – Lac du Chatibon – la Grave – Col du Lautaret (2058) – Col du Galibien (2645) – Refuge de Plan Lachat – Vallière – Col du Télégraphe (1570) – St-Michel-de-M. – St-Jean-de-M. 171 km.

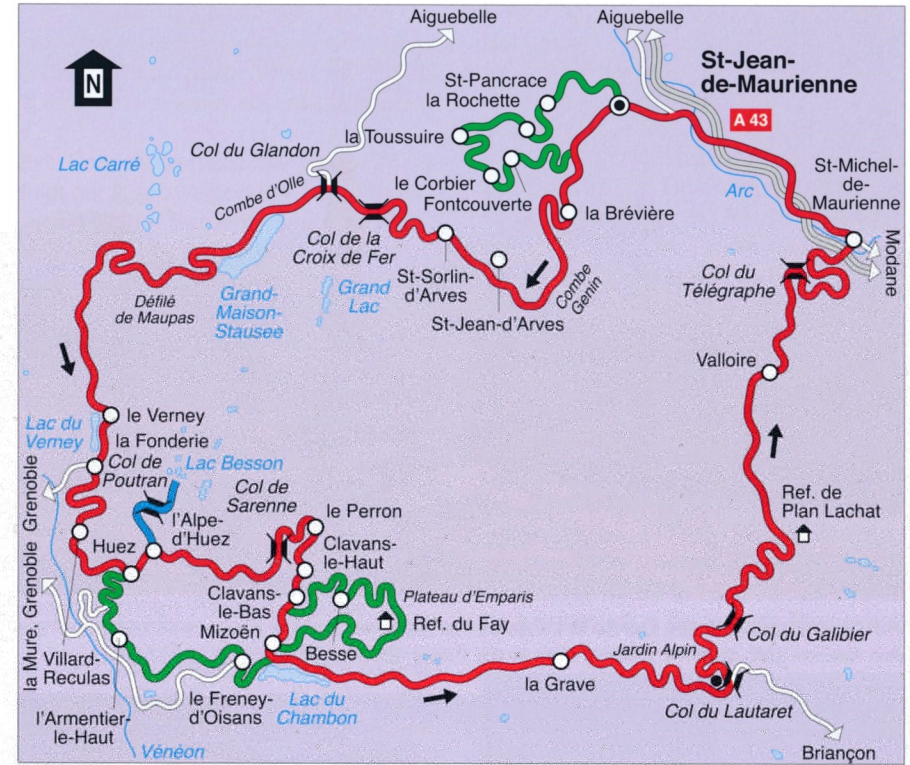
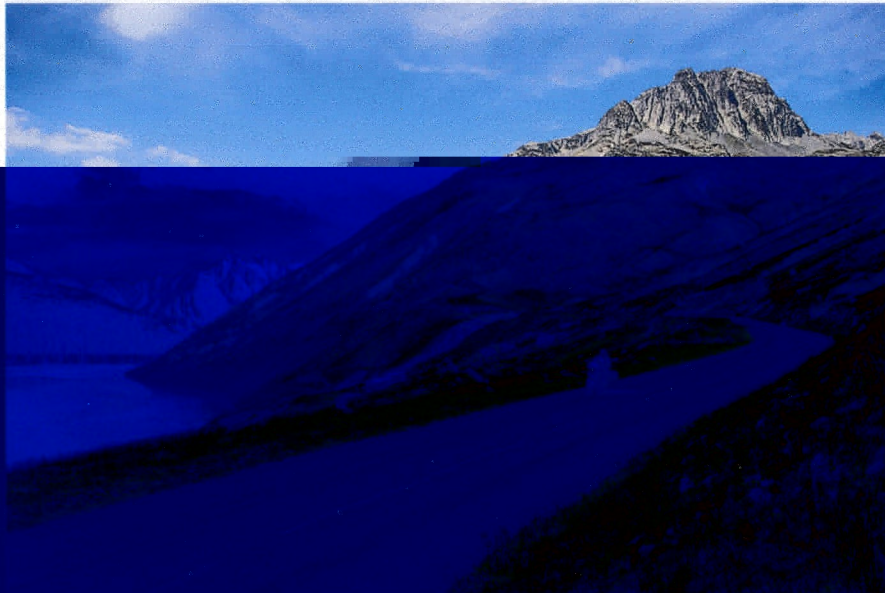
Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

AP ist St-Jean-de-Maurienne an der D 1006. Doch trifft man auch schmälere Passagen über den **Col de la Croix de Fer (2068)** und überschreitet kaum 12%. Besonders abwechslungsreich ist das Gelände zwischen den Ausgesetzten Stellen und den abwechselungsvollen. Die D 926 ist gut gesichert. Die steil und teilweise abfallenden bedingt schwankende Fahrbahnen in Schluchten des **Combe Geniez** zwischen den; sie ist vorwiegend knapp zweispurig und la Brévière und dem Pont de Belleville be-



Die kehlenreiche Ostrampe des **Col de Sarenne** gewährt gute Blicke auf die Meije (3983) und auf die Gletscherfelder von Girose und Mont-de-Lans → Runde 31.



Skizze 31 Rund um Grand Galibier und Grandes Rousses

Runde 31



Auf der Scheitelhöhe des **Col de la Croix de Fer** steht das eiserne Kreuz, welches dem Pass den Namen gab; dahinter erkennt man in der Ferne den Col du Glandon → Runde 31.



Nur für Schwindelfreie eignet sich die Strecke zwischen **Armentier-le-Haut** und **le Freney-d'Oisans**; die luftige Passage an der Steilwand ist kaum noch zu überbieten → Runde 31.

Runde 31

dere Talseite verlegt hat; den kleinen Umweg bewerkstelligt man mit zwei Kehren hinab und vier wieder hinauf. Bis zur Talssperre von le Verney sind es noch 12 km.

In la Fonderie verlässt man die D 526 und folgt der li. abzweigenden, hervorragend ausgebauten Serpentinstraße hinauf nach Villard-Reculas, 10 km. Daran schließt sich das etwas abenteuerliche Verbindungssträßchen D 211^B nach Huez (1495) an. Es wurde in Schwindel erregender Höhe in die steilen Abhänge trassiert, ist zwar asphaltiert, aber nur ein- bis knapp zweispurig und erfordert wegen der größtenteils fehlenden Randsicherungen eine besonders vorsichtige Fahrweise. Man mündet in die breite Bergstraße nach l'Alpe d'Huez ein und wählt mit Vorzug die w. Auffahrt zum großen Kreisverkehr des berühmten Wintersportortes.

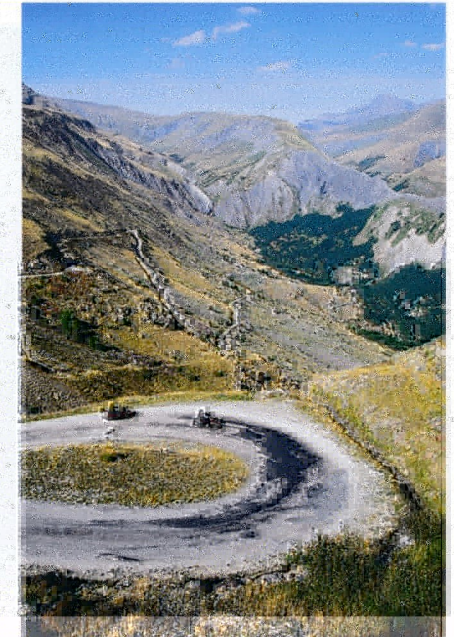
Ö. von l'Alpe d'Huez (1860) gibt es unter der Bez. GR 549 ein wenig befahrenes, landschaftlich recht reizvolles Höhensträßchen; es überquert am **Col de Sarenne (1989)** die Wasserscheide zum Hochtälchen des Ferrand. Fährt man vom Kreisverkehr in Richtung Flugfeld und weiter geradeaus, so nimmt bald die Westrampe der durchgehend asphaltierten Pass-Strasse ihren Ausgang.

Die Fahrbahnbreite beträgt zirk. 4 m, die Höchststeigung 9%. Bis zum Pass sind etliche, mit Steinplatten ausgelegte Bachfurten zu queren; es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h. Die Aussicht ist auf dieser Wegstrecke durch die Erhebungen der Grandes Rousses stark verstellt. Erst auf der Scheitelhöhe öffnet sich ein Prachtblick auf die Meije und die weiten Gletscherfelder der Girose. Auf der Ostrampe des Col de Sarenne trifft man trotz teilweise erfolgter Neutrassierung einige enge Kehren an, max. Gefäl-

le 12%. Die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 3 und 4 m. Man passiert le Peron (1618) und Clavans-le-Haut (1392). Auf der knapp zweispurigen D 25^A bzw. D 25 fährt man über Clavans-en-Haut-Oisans (1322) hinab nach Mizoën, wo man am Stausee von Chambon (1040) in die stark frequentierte D 1091 einmündet.

Im Romanchetal passiert man fünf Tunnel. Über la Grave (1526) mit seiner berühmten Aussicht auf die Meije steigt die gut ausgebaute Straße auf wenigen Serpentinien zum **Col du Lautaret (2057)** an.

Fortsetzung der Rundfahrt auf der aussichts- und erlebnisreichen D 902 über den **Galibierpass (2645)** nach St-Michel-de-Maurienne, 41 km, → **Route 30**, Rund um den Mont Thabor (in umgekehrter Richtung). Auf der D 1006 sind es weitere 14 km zum AP in St-Jean-de-Maurienne.



Col de Sarenne, Ostrampe → Runde 31.



Ein lohnender Abstecher führt vom Wintersportort l'Alpe d'Huez über den Col de Fourtran zu den beiden idyllisch gelegenen Bergseen Lac Basson und Lac Noir → Runde 31.



Vom Parkplatz am EP der Straße sind es nur wenige Schritte zum Lac Basson; unmittelbar davor liegt der ihm ebenbürtige Lac Noir → Runde 31.

Variante: Von St-Jean-de-Maurienne nach **la Toussuire (1690)**. Von St-Jean bietet sich auf vorwiegend ausgebauten Nebenstraßen eine kleine, landschaftlich ansprechende und auch fahrerisch anziehende Runde an. Sie führt zunächst nach St-Pancrace hinauf und berührt la Rochette in guter Aussichtslage. Von der Scheitelstrecke hat man die kurze Zufahrt in den Fremdenverkehrsort la Toussuire. Die

Abfahrt erfolgt über die Skistation le Corbier nach Fort-couverte und zuletzt auf großzügig ausgebauten Kehren zur Einmündungsstelle in die D 923 hoch über dem Arvanbach. Plus 23 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

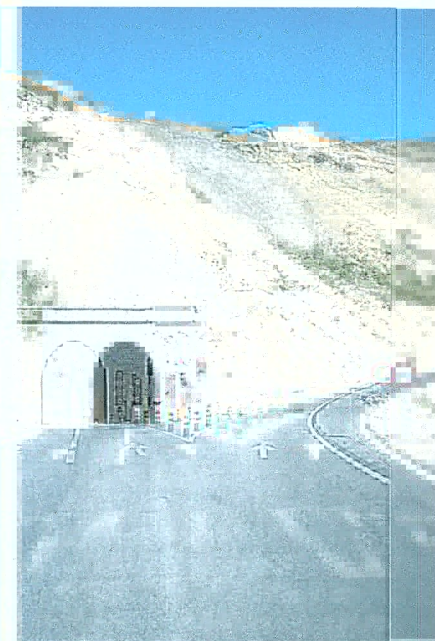
Variante von Huez (1495) über die beklemmend ausgesetzte D 211 zum Lac du Chambon (1040). Fährt man von Huez auf dem zweispurigen Asphaltsträßchen über den die gut ausgebauten Serpentina der D 211 ein Stück bergab, so hat man in la Gardelle die Abzweig mit der HT-Aussens-Oisans. In l'Arménier-le-Haut beginnt dann der spektakuläre Teil der D 211. Das einspurige Asphaltsträßchen mit Ausweichen wurde mit drei Galerien und einem Tunnel in eine 500 m hohe, fast senkrecht abfallende Felswand gehauen. Obwohl es Fandsicherungen gibt, können nur Schwindelkater den Blick in die Tiefe wagen! Den Ort Auris lässt man links liegen und gelangt auf nun zweispuriger Straße nach le Preney-d'Oisans, wo man in die D 1091 mündet. Minus 3 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante von Clavens-le-Bas (1568) über das Ref. du Fay (2258) nach Mizoën. Unterhalb des Dorfes verlässt man spitzwinklig das Tärlchen des Ferrand und folgt der D 25 hinauf nach Besse (1564). Am Ortseende nimmt man rechts die GR 54 HT-Plateau d'Emparis. Die anschließenden 20 km bestehen aus einer einspurigen Weidestraße mit Naturbelag. Mit 11

teilweise erdigen, nach Regenfällen mitunter auch schmierigen Kehren gewinnt man den Kulminationspunkt (zirka 2270). Auf dem aussichtsreichen Hochplateau beschreibt die Schotterpiste dann eine weite Schleife über das Ref. du Fay. Eine ausgesetzte Passage ohne Randsicherungen wurde in das brüchige Schiefergestein trassiert. Schließlich leiten 17 Kehren mit imposanten Tiefblicken auf den Lac du Chambon (1040) nach Mizoën (1183).

Hinzu: Die Steigungen bzw. Gefälle betragen max. 15%. Plus 26 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.

Abstecher vom Kreisverkehr der Alpe d'Huez zum Lac Basson (2080) und Lac Noir (2043). Aus dem Gewirr von Litten, Seilbahnen und Gondeln führt ein knapp zweispuriges Asphaltsträßchen über den Col de Fourtran (1905) zu den beiden wunderschönen Bergseen. Die max. Steigung beträgt 15%. Plus 26 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel bis schwierig.



Runde 31, Runde 32

gung beträgt 12%. Den EP bildet ein geräumiger Parkplatz; nur ein paar Schritte über eine Anhöhe geben die Sicht auf die Seen, eingebettet in Almmatten, frei.

Im O erhebt sich der Pic du Lac Blanc (3327), auf den eine Seilbahn führt. Hin und zurück 10 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

32

Rund um das Chartreuse-Massiv*

Runde 32





Skizze 32: Rund um das Chartreuse-Massiv



Die Tiefblicke vom ehem. Fort du St-Eynard, einer weitläufigen Befestigungsanlage, richten sich auf die Stadt Grenoble und ihre Vororte → Runde 32.

de Vence (765) gegen S bietet interessante Tiefblicke auf die, von der Isère durchflossene Talschaft Graisivaudan und auf Grenoble (214), der Hauptstadt des Dauphiné. Jenseits des Graisivaudan ragen die Gipfel der lang gestreckten Belledonne-Kette auf.

Während dem 25 km langen n. Streckenabschnitt von Chambéry bis St-Pierre-d'Entremont die Straßenbezeichnung D 912 zugeordnet wurde, verläuft der 39 km lange s. Abschnitt über St-Pierre-de-Chartreuse in Richtung Grenoble unter der Bez. D 512.

Nach Passieren von la Tronche mündet man am Stadtrand unterhalb der Bastille ostwärts in die D 512, eine weiche, wiederum Anschluss an die N°90 hat. In rascher Fahrt durch das Isèretal kehrt man über les Marches nach Chambéry zurück.

Variante: Von St-Pierre-d'Entremont über St-Laurent-du-Pont nach St-Pierre-de-Chartreuse. Diese umrissene Schleife ist empfehlenswert, weil man zunächst durch die wildromantischen Schluchten des Guiers Mort mit dem Tunnel du Frou zusammen mit Brücken überwindet, eine senkrechte Steilwand, die sich vom Westportal einsenken lässt.

Man berührt den malerischen Ort St-Laurent-du-Pont und kommt zuletzt durch die beeindruckenden Gorges du Guiers Mort. Vier Tunneln helfen, das schwierige Gelände zu meistern; die einzeln stehende Felsnadel heißt Pic de l'Oeillette.

Das etwas abseits der Route in trauter Einsamkeit gelegene, weltberühmte Kloster Grande-Chartreuse ist zur öffentlichen Besichtigung nicht zugänglich! Fluss 2 km: Fahrtechnische Beurteilungsmittel.



Die Hauptanlage des **Fort du St-Eynard** ist nur dann zugänglich, wenn die Gaststätte im Inneren geöffnet hat; sie vermittelt umfassende Ausblicke auf Grenoble → Runde 32.

Variante: Von les Eymes an der N 90 über **St-Bernard (914)** nach la Terrasse. Dieser kleine Umweg über das Plateau des Petites Roches unter den Ostabstürzen der Grande Chartreuse ist, sowohl fahrerisch als auch landschaftlich betrachtet, von erhöhtem Interesse. Zwischen St-Pancrasse und St-Hilaire hat man besonders gute Ausblicke über die breite Talung der Isère hinweg auf die Belledonne-Kette. Plus 10 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Abstecher: Vom Col de la Porte (1340) zur **Auberge du Charmant Som (1670)**. Vom Pass führt unter der Bez. D 57^a ein zweispuriges Asphaltsträßchen zunächst durch den Wald, wo mehrere Rastplätze eingerichtet wurden.

Es steigt mit max. 15% zum Weidegebiet am Fuß des Charmant Som (1867) an. Auf der bewirtsch. Alm wird Käse aus ei-

gener Produktion angeboten. Die Ausblicke richten sich auf das Massiv der Chartreuse, welches im Dent de Crolles (2062) kulminiert. Hin und zurück 12 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Zwischen le Sappey-en-Chartreuse (952) und dem Col de Vence (765) zweigt von der D 512 li. die D 57^a zum ehem. **Fort du St-Eynard (1320)** ab. Das ein- bis knapp zweispurige Asphaltsträßchen gewinnt mit mehreren Serpentinendie Anhöhe. Dieser Abstecher ist wegen der schönen Aussicht, die man auf Grenoble mit seiner bergumrahmten Umgebung sowie hinab in das Isérétal hat, besonders lohnend.

Das Fort mit der Gaststätte ist von Mai bis Oktober jedoch nur von Do. bis So. ab 11 Uhr 30, im Juli und August tägl. außer Mo. geöffnet. Hin und zurück 8 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Von Grenoble über Uriage-les-Bains nach **Chamrousse (1750)**. Das Ziel ist ein bedeutender Wintersportort, welcher 1968 Austragungsstätte der alpinen Disziplinen im Skilauf während der zehnten Olympischen Winterspiele gewesen ist. Die Strecke macht auch Fahrern von „Dickschiffen“ Freude. Die Ausfahrt von Grenoble erfolgt über den Straßenknoten bei Gieres im O der Stadt. Bis Uriage-les-Bains, zuletzt auf der D 524, hat man 10 km zurückzulegen. – Man befährt nun eine vorzüglich ausgebaute

Ringstraße mit Ziel Chamrousse. Die Ausfahrt im N berührt St-Martin-d'Uriage (680) und gewinnt in lang gestreckten Kehren einen HU von runden 1000 m! Die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 6 und 8 m, es gibt kurze Steigungsmaxima von 10%. Auf der Südrampe windet man sich durch das ausgedehnte Forstgebiet hinab zum Luitelsee und tangiert den **Col Luitel (1262)**. Die Straßen beider Rampen vereinigen sich wieder in Uriage-les-Bains. – Hin und zurück 49 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

Nördliche Vercors-Runde***

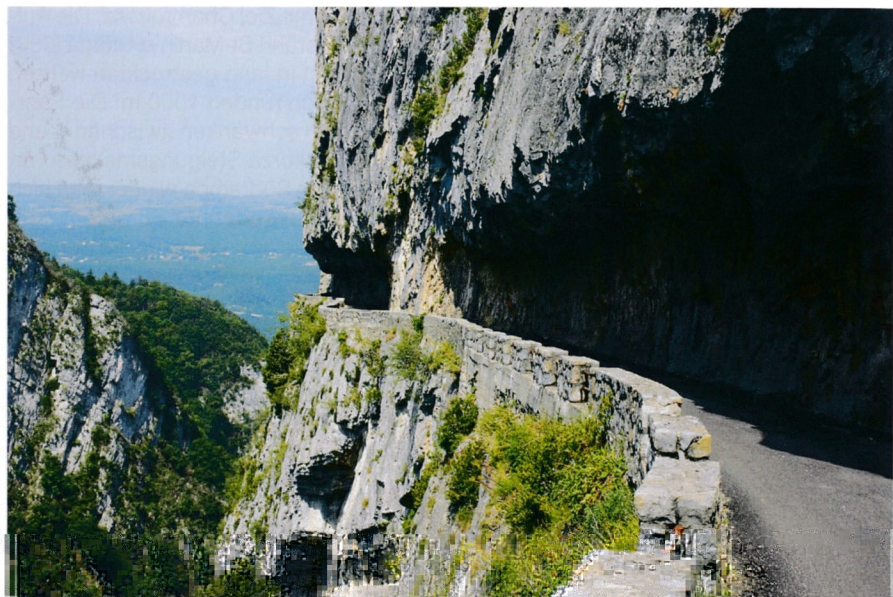
33

Route: Grenoble (214) – Sassenage – Gorges du Furon – Gorges d'Engins – Lans-en-Vercors – Villard-de-Lans – Gorges de la Bourne – Pont-en-Royans – Ste-Eulalie-en-Royans – Petits Goulets – Tunnel Grands Goulets – les Barraques-en-Vercors – la Chapelle-en-Vercors – Col de Proncel (1100) – Cimetière National du Vercors – Col de la Chau (1337) – Forêt de Lente – Carrefour des Trois Routes – Col de la Machine (1011) – Combe Laval – Col Gaudissart (840) – St-Jean-en-Royans – St-Nazaire-en-Royans – Beauvoir-en-Royans – Cognin-les-Gorges – Rovon – St-Quentin-sur-Isère – Sassenage – Grenoble. 185 km.

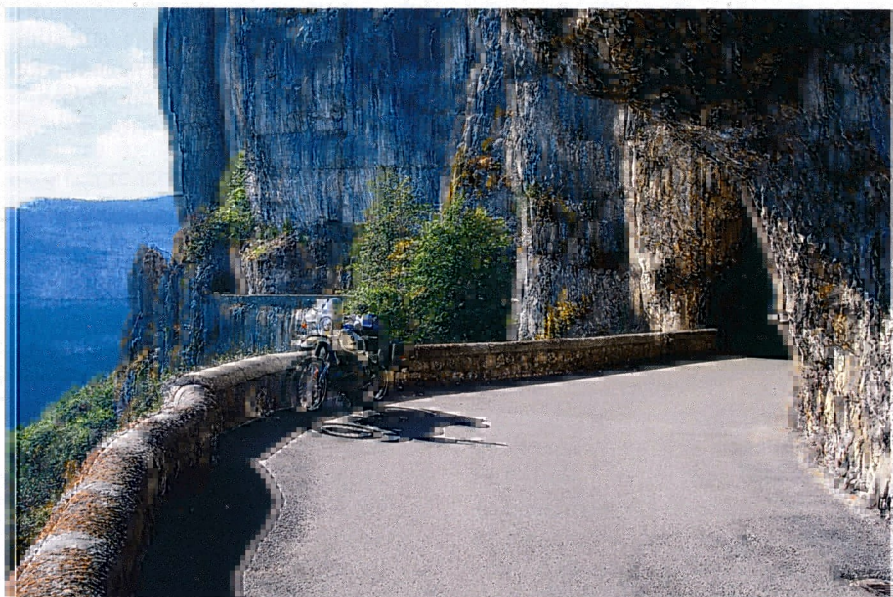
Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

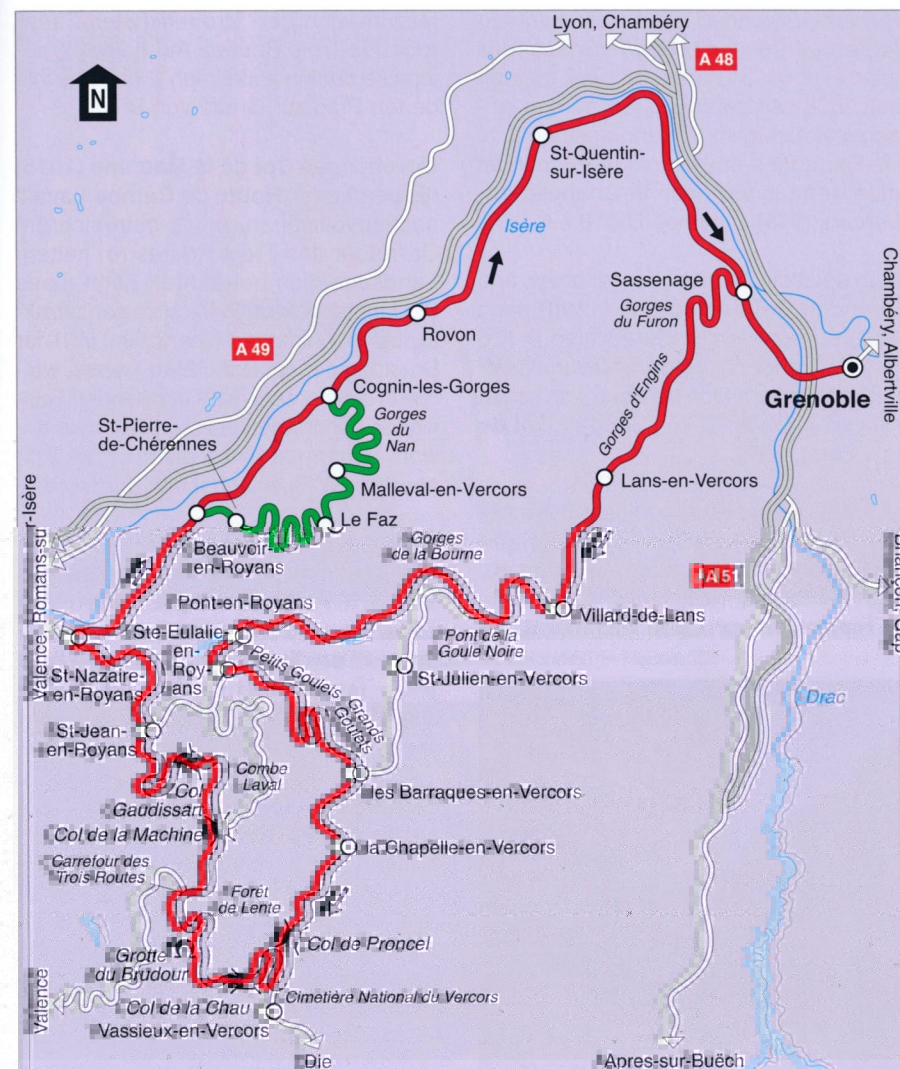
Von Grenoble lohnt es sich, eine Rundfahrt durch den Vercors zu unternehmen. Ben Höhen erklimmen, doch beträgt der HU im Extremfall 1100 m. Die D 531 Es handelt sich hierbei um ein Kalksteinmassiv, welches sich im SW der Stadt Grenoble liegt, ihren Ausgang. Auf vorzüglich zwischen Isère und Drôme erstreckt. Das reichlich ausgebaute Serpentinestrecke gedurch kühn angelegte Straßen erschlossen. Man gelangt man hinauf zur **Gorges du Furon** und **Gorges d'Engins**. Über Lans-en-Vercors erreicht man den viel besuchten Fremdenverkehrsort Villard-de-Lans (1023). Von dort wird die Fahrt durch die **Gorges de la Bourne** hinab zum male-



Spektakulär ist die Strecke durch die **Gorges du Nan**, sie wurde in die senkrechte Felswand trassiert, welche sich nach unten hin sogar noch verjüngt → Runde 33.



Ein besonderes Erlebnis ist die Fahrt auf der berühmten **Route de Combe Laval**, welche vom Col de la Machine zum Col Gaudissart leitet → Runde 33.



Skizze 33 Nördliche Vercors-Runde

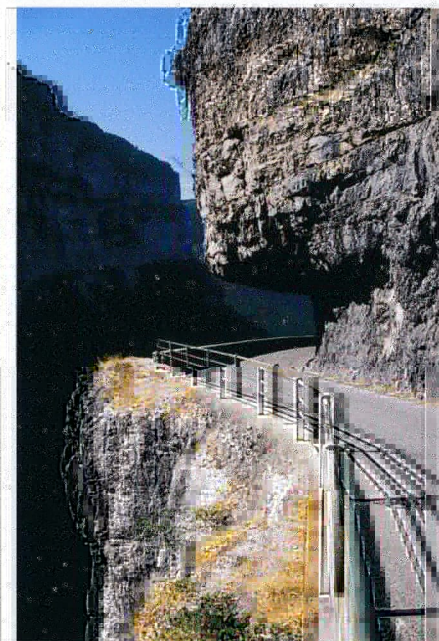
rischer Brückenort Pont-en-Royans (203
fortgesetzt. Die faszinierende Schluch-
strecke weist mehrere in den Fels gehau-
ene Passagen mit beeindruckenden Über-
hängen, aber auch Engstellen auf. Nun
wendet man sich der Petits und Grands
Goulets zu, indem man sich in Ste-Eula-

lie-en-Royans hält. Mit fünf Tunnels lei-
tet die Straße durch die von der Fahr-
bahn aus nur schwer einsehbare **Petits**
Goulets, ehe sie dem Vernaisonbach auf-
wärts folgt und mittels zweier Kehren eine
Talsperre überwindet. Die einzigartige
Route durch die **Grands Goulets** darf aus

Sicherheitsgründen leider nicht mehr befahren werden; selbst für Fußgänger ist sie gesperrt. Stattdessen benützt man seit 2008 den zweispurigen, 1,7 km langen, beleuchteten Umfahrungstunnel. In les Barraques-en-Vercors (676) mündet man dann in die nach la Chapelle-en-Vercors (945) ziehende D 518 ein.

Man setzt die Tour auf der re. abzw. und über den **Col de Proncel (1100)** nach Vassieux-en-Vercors führenden D 176 fort, fährt aber nur bis zum Nationalfriedhof des Vercors. Dort hält man sich scharf re. und folgt der D 76 über den **Col de la Chau (1137)**.

Von der breiten Straße mit ausgeglichener Steigung zweigt eine kurze Zufahrt zum Parkplatz des Nationaldenkmals ab. Die NW-Rampe, welche das ausgedehnte Forstgebiet von Lente durchmisst, ist



Untere Eorneschlucht • Runde 33

tet zum wichtigen Straßenknoten Carrefour des Trois Routes. Auf halber Wegstrecke dorthin findet man li. den beschil-
derten Pfad zur Grotte von Brudour.

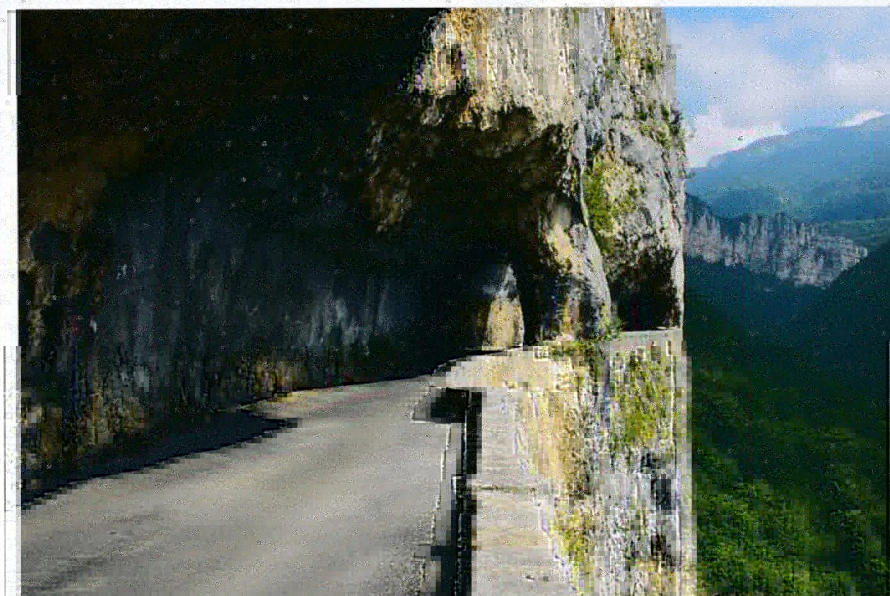
Um über den **Col de la Machine (1015)** die berühmte „Route de Combe Laval“ nachzuvollziehen, muss man sich am Carrefour des Trois Routes re. halten. Landschaftlich betrachtet, zählt diese Schluchtstrecke sicherlich zu den attraktivsten im gesamten Alpenraum! Von der Brüstung der spektakulären Trasse, welche in die fast senkrecht abfallenden Felswände geschlagen wurde, blickt man sowohl 600 m tiefer hinab als auch weit hinaus in die flusslandschaft der Isère.

Auf abwechslungsreicher Strecke fährt man über den **Col Gaudissart (940)** hinab nach St-Jean-en-Royans. Man bleibt weiter in auf der D 76 bis zum Wende-
punkt der Tour in St-Nazaire-en-Royans. – Rasch kehrt man auf der D 1592 über Beauvoir und St-Quentin-sur-Isère nach Sassenage bei Grenoble zurück.

Variante: Von Beauvoir-en-Royans (193) zur **Gorges du Nan** und nach Cognin-les-Gorges. Man nimmt die re. abzweigende D 31 und fährt zunächst nach St-Pierre-de-Chérennes, wo der Anstieg nach Le Faz (1004) beginnt. An der Gabelung bei Km 15 folgt man li. der HT „Malleval“. Unterhalb des Dorfes senkt sich die D 22 hinab in den felsigen Schlund der Gorges du Nan, deren nun folgende „straßenbau-
technisch abenteuerliche Strecke ab-
schnittst den Umweg wert! In Schwindel-
erregender Höhe wurde die Trasse in
senkrecht abfallende bzw. sich nach unten
verjüngende Felswände geschlagen. Wegen
unübersichtlichen Kurven, schmaler
Passagen und der drei Fels-tunnels ist
eine vorsichtige Fahrweise erforderlich! In
Cognin Einmündung in die Talstraße. Plus
20 km Fahrt. Technische Beurteilung: mittel.



Über die Brüstung der Strecke durch die Combe Laval blickt man sowohl 600 m tiefer hinab als auch weit hinaus in die fast ebene Flusslandschaft der Isère • Runde 33



Die aufregende Strecke durch die Gorges du Nan weist in den Fels geschlagene Passagen, Tunnel, Überhänge, Engstellen und unübersichtliche Kurven auf • Runde 33



Hoch über dem Grund der Schlucht und köhn in den Fels gehauen verläuft das atemberaubende, schmale Sträßchen durch die **Gorges du Nan** → Runde 33.



Beim Nationalfriedhof des Vercors beginnt der Anstieg zur **Grotte de la Chau**; die Westrampe führt durch das neu geschaffene Forst von Dente → Runde 33.

Südliche Vercors-Runde

34

Route: Grenoble (214) → St-Nizier-du-Moucherotte → Lans-en-Vercors → Villard-de-Lans → les Barraques-en-Vercors → la Chapelle-en-Vercors → St-Agnan-en-Vercors → Rousset → Col de Rousset (1234) → Die → Châtillon-en-Diois → Mensac → Menée → Col de Menée (1402) → Col du Prayet (1197) → Bahnhof Cleilles → Col du Fau (899) → Monestier-de-Clermont → Grenoble. **193 km.**

Fahrttechnische Beurteilung: mittel

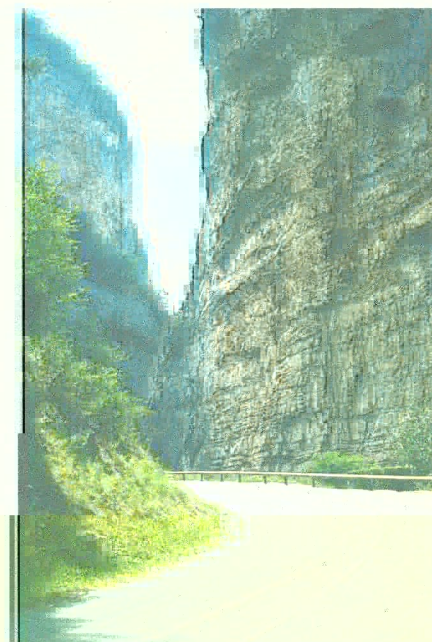
Zeitaufwand: Tagestour

Die Rundfahrt erstreckt sich weit nach S bis in das vom Drôme durchflossene Tal. Zwischen Grenoble und Villard-de-Lans benützt sie die windungsreiche, jedoch ebenfalls gut ausgebaute, alte Bergstraße über St-Nizier-du-Moucherotte anstelle der neuen Alternativstrecke über Sassenage und die Gorges d'Engins. In Lans-en-Vercors vereinigen sich beide Auffahrten aus dem Tal des Drac bzw. der Isère und führen gemeinsam in den Fremdenverkehrsort Villard-de-Lans (1023).

Im oberen Abschnitt der Bourneschluchten hält man sich an der Straßenteilung beim Pont de la Goule Noire II. und folgt durch einen schmalen Tunnel der D 103 bergan nach les Barraques-en-Vercors (676); ab dort lautet die Bez. der Straße D 516. Man fährt durch den Ort la Chapelle-en-Vercors und folgt ihr geradeaus weiter nach St-Agnan-en-Vercors.

Die Hauptstraße zieht an der 500 m langen Zufahrt (D 622) zur **Grotte de la Luire** vorbei; zum Höhleneingang gelangt man nach 5 Gehmin! Ein Teil der noch nicht zur Gänze erforschten, ausgedehnten Höhlengänge kann mit Führungen besichtigt

werden. Die Höhle ist zwischen 5. April und 28. September von 9 Uhr 30 bis 12 Uhr sowie von 13 Uhr 30 bis 18 Uhr, im Juli und August durchgehend geöffnet.



Hoch aufragende, senkrechte Felswände prägen die **Gorges du Nan** → Runde 33.



Auf der Südrampe des **Col de Rousset** wird mit mehreren, weit ausholenden Kehren ein beachtlicher Höhenunterschied überwunden → Runde 34.

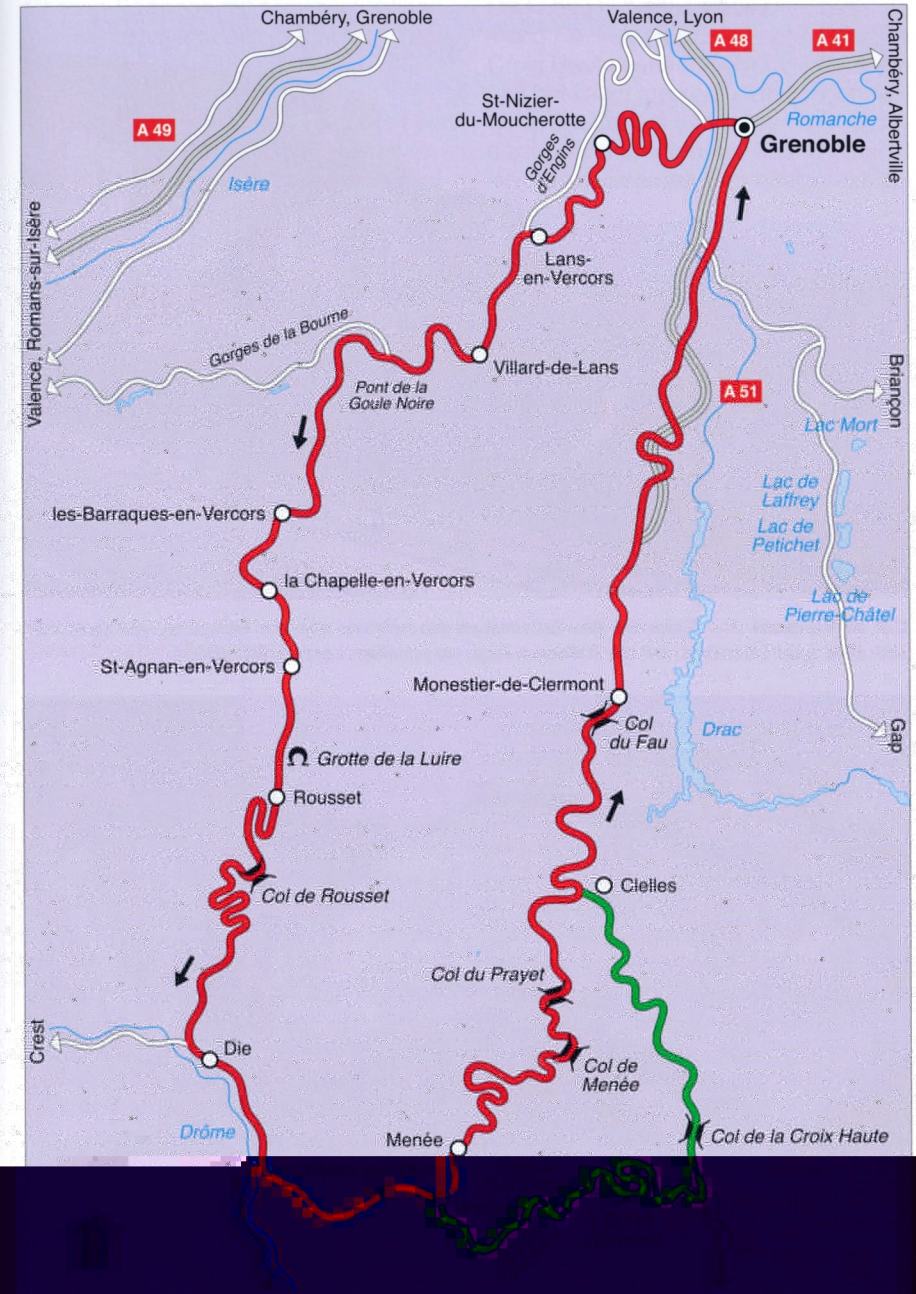
Hinter der Häusergruppe Rousset beginnt der gut ausgeglichene Anstieg zum **Col de Rousset (1254)**. Vom kleinen Parkplatz am Südportal des 612 m langen, beleuchteten Scheiteltunnels (Vorsicht beim Linksabbiegen!) eröffnet sich ganz überraschend eine herrliche Aussicht; der Blick fällt auf die beeindruckende Kehrenanlage der Südrampe und gegen die Berge jenseits des Drôme. Hinab bis zum s. Basisort Die (410) ist ein HU von 844 m auf einer Strecke von 21 km zu überwinden.

Von Die legt man auf der D 93 im Tal des Drôme nur 6 km zurück, um nach li. abzu-

den Felsnadeln und -türmen dominiert. Der unbeleuchtete, 300 m lange Scheiteltunnel verbindet mit der steinschlaggefährdeten Nordrampe.

Während der Fahrt über den sich anschließenden **Col du Prayet (1197)** hat man den Mont Aiguille (2086) im Vorblick; der mächtige Felskoloss erinnert von seiner Gestalt her an einen Tafelberg. Beim Bahnhof von Clelles mündet man in die N 75, auch als D 1075 bezeichnet, ein. Sie leitet gut ausgebaut über den zahmen **Col du Fau (899)** und im Tal des Drac über Monestier-de-Clermont nach Grenoble zurück.

Varianten:





Col de Rousset. Am Südportal des Scheiteltunnels befindet sich ein Parkplatz, von dem man sich eine gute Übersicht auf die Kehranlage verschaffen kann → Runde 34.



Zweigt man von der Bourneschluht am Pont de la Coule Noire nach les Barraques-en-Vercors ab, so hat man im Rückblick einen seltsam geformten Felskeßler → Runde 34.

Charan-Engpass mit seinen wuchtigen, senkrecht aufragenden Felswänden passiert man vier Tunnels.

Die durchwegs asphaltierte Strecke über den Grimonepass weist nur wenig Kurven und Höchststeigungen von 9% auf.

Die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 4 und 7 m. – Die N 75 über den Col de la Croix Haute verläuft über eine Terrasse und hat kaum merkbare Steigungen/Gefälle. Bei Clelles vereinigen sich Standardroute und Variante wieder. Plus 14 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Über den Col d'Izoard**

35

Route: Briançon (1326) – Cervières – le Laus – Refuge Napoléon – Col d'Izoard (2361) – Casse Déserte – Brunissard – Arvieux – Combe du Queyras – Gorges du Guil – Guillestre – St-Crépin – le Chambon – Pallon – l'Argentière-la Bessée – les Vigneaux – Prellès – Briançon. **96 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Kommt man von N, so bietet sich Briançon als AP für diese Runde an. Die sehenswerte Stadt über dem Zusammenfluss von Durance und Guisaner wurde im 17. Jhr. als Festung gegen Italien mit einem doppelten Mauergürtel ausgebaut. Sowohl die Altstadt Ville Haute mit Rathaus, Kirchenfestung und ihren winkligen, steilen Gässchen als auch die Neustadt St. Catherine sind eine Besichtigung wert. Zu den Hauptseitswürdigkeiten zählt auch der Pont d'Asfeld mit seinem 40 m weiten Brückenbogen, unter dem die Durance fließt, die Höhe des Bauwerkes beträgt 56 m. Briançon gilt als die höchstgelegene Stadt Europas.

Die 53 km lange Passroute von Briançon über den **Col d'Izoard (2361)** nach Guillestre bildet eine landschaftlich besonders abwechslungsreiche und in ihren Anlagen auch interessante Strecke. Sie wird

von Mitte Juni bis Mitte Oktober offen gehalten. Die kehlenreiche Nordrampe wurde verbreitert und präsentiert sich jetzt zweispurig ausgebaut in bestem Zustand; für Radfahren wurde ein eigener Fahnstreifen markiert. Die Südrampe ist stellenweise nur knapp zweispurig, besitzt aber auch kürzere Abschnitte mit Überbreiten; man durchfährt auf ihr 12 Kehren und mehrere Tunnels. Die Steigungen überschreiten auf der gesamten, durchwegs asphaltierten Route kaum 12%. Auf der Nordrampe sind bis zur Scheitelhöhe 1040 m Hül zu bewältigen, auf der Südrampe hinab nach Guillestre 1361 m.

Man verlässt den neuen Stadtteil von Briançon über die Durancebrücke und folgt der D 902. Die Straße zum Pass nimmt ihren Verlauf durch die gewaltige Schlucht der Carvenette und ändert in Cervières (1608) ihre Richtung, um nun direkte



Skizze 35 Über den Col d'Izoard

gen S anzusteigen. Bei le Laus erblickt man li. durch ein Seitental die Pyramide des Grand Pic de Rochebrune (3325), im Vordergrund beherrscht eine schroffe, wildzerklüftete Felslandschaft die Szenerie. Diese ist jedoch nur der Auftakt zu der gespenstischen, eigenartigen Landschaft s. des Passes.

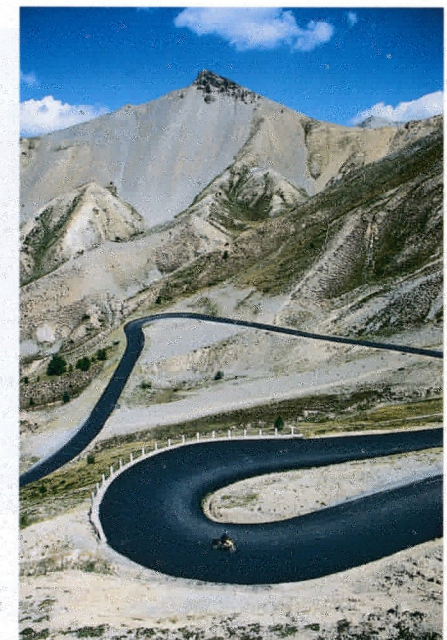
Die Bergstraße windet sich in etlichen Kehren durch den Lärchenwald empor. Bis zum Refuge Napoléon sind kräftige Steigungen zu überwinden; sie liegen teilweise in den Wendepunkten selbst. Die Scheitelhöhe ist zwischen hohen Bergen eingesattelt; ein Obelisk erinnert an die Verdienste franz. Alpenjäger beim



Casse Déserte, eine ungewöhnliche Landschaft auf der Südrampe des **Col d'Izoard** → Runde 35.

Straßenbau. Die beste Aussicht hat man von der Anhöhe gegenüber; in 5 Gehmin. erreicht man den dort aufgestellten Orientierungstisch. Im N ist der Mont Thabor (3181) zu erkennen, im S und SO sieht man die Gipfel des Queyras. An den Bergen des Briançonnais fällt auf, dass sie unprofiliert wirken, was von der Gletscherarmut dieses Gebietes herrührt.

Man fährt einige Kehren abwärts und passiert eine außergewöhnliche Landschaft, die „**Casse Déserte**“, eine Folge starker Verwitterungen: aus riesigen Geröllteppichen ragen vereinzelte Felspyramiden, Felsnadeln und Klötze auf, die in ihrer rötlichbraunen Tönung der Gegend eine wilde Schönheit verleihen. Vom Rastplatz mit Tischen und Bänken genießt man herrliche Ausblicke auf die Szenerie. Im weiteren Abstieg kommt man an Latschen vorbei und durch ausgedehnte Kiefernwälder hinab nach Brunissard (1760).



Col d'Izoard, Nordrampe → Runde 35.



Landschaftlich lohnend ist eine Fahrt zur **Cabane de l'Alp** im W von Guillestre. Die Schotterstrecke vermittelt vor allem im oberen Abschnitt grandiose Ausblicke → Runde 35.



Vom Orientierungstisch des **Col d'Izoard** hat man einmaligen Ausblick auf die obersten Windungen der Nordrampe und das Refuge Napoléon → Runde 35.

Bei Arvieux (1544) erreicht man die von der Rivière durchflossene Wiesenlandschaft. Unterhalb von Château-Queyras (1384) mündet man in das Tal des Guil, dem man durch die **Combe du Queyras** folgt. Auf der Tunnelstrecke durch die **Gorges du Guil** gibt es unübersichtliche Kurven und Engstellen. Nach dem letzten Tunnel steht li. der Straße ein Orientierungstisch, HT „Du Pied de la Viste“. Der sehenswerte Ortskern von Guillestre (1000), am Fuße des Mont Dauphin gelegen, wird umfahren.

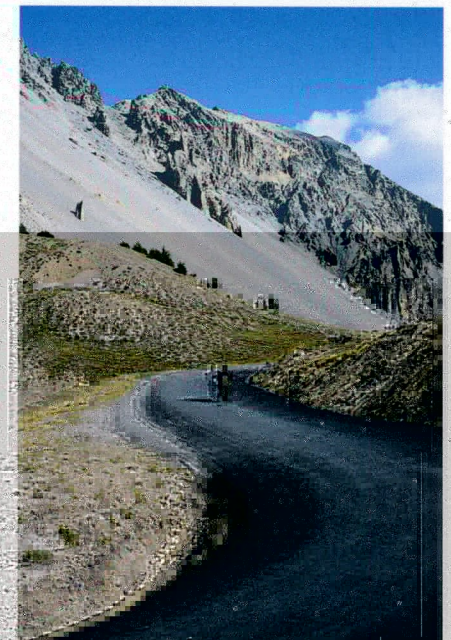
Im W von Guillestre trifft man auf die N 94, welche über la Roche-de-Rame und l'Argentière-la-Bessée direkt nach Briançon leitet, 33 km. Wir verlassen die Nationalstraße jedoch schon nach 4,9 km, um die Durance beim kleinen Flugplatz „Mont-Dauphine-St-Crépin“ zu überbrücken. Die rechtsufrige Straße über die Dörfer le Chambon und Pallon nach l'Argentière-la-Bessée verläuft vorwiegend in Terrassenlage und ist zunächst als D 38, im Anschluss als D 138^A ausgeschildert.

Hinter Pallon kann man sich am „Belvédère de la Durance“, wo auch eine Parkbucht angelegt wurde, einen guten Überblick auf das Tal verschaffen. An der Kreuzung unterhalb von les Vigneaux darf man es nicht versäumen, re. auf die D 4 nach Penès abzuweichen. Die knapp zweispurige Asphaltstraße führt an schroffen, aufragenden Felswänden vorbei und mündet schließlich wieder in die N 94 ein. Zum AP Briançon sind dann nur noch 8 km zurückzulegen.

Variante: Von l'Argentière-la-Bessée (979) über den **Col de la Pousterle** (1763) nach les Vigneaux (1081). Den Bach führt mal auf kleinen Holzbrücken quer, während die schmale D 226 in das Vallée du Houmel. Nach 3,6 km weist eine hölzerne HT den richtigen Weg.

Das nun teils betonierte, teils geschotterte Sträßchen mit 13% Steigung windet sich zu einer Alm empor; es ist einspurig und hat nur wenige Ausweichen. Sämtliche Kehren sind asphaltiert, ausgesetzte Stellen nicht randgesichert.

Es folgt die fast flach verlaufende Scheitelstrecke durch schütterten Wald. Der Col de la Pousterle selbst bietet kaum Aussicht, doch kann man während der Abfahrt schöne Blicke auf das Pelvoux-Massiv genießen. Die Nordrampe besteht aus einem sehr staubigen, in den Kehren etwas ausgefahrenen, aber sonst ordentlichen Erdsträßchen. Ab den obersten Ferienhäusern von les Prés (1408) hat man wieder Asphaltbelag. Auf der zweispurigen D 4 gelangt man schließlich hinab nach les Vigneaux, wo man sich wieder mit der Hauptrunde vereinigt. Plus 17 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Col d'Izoard: Schotterstrecke → Runde 35.



Col de la Gard, St. Clément, Gerölteppiche und Felsnadeln in der Casse des Alpes - Runde 35



Col de la Gard, St. Clément, Runde 35

Von Guilfestre zur Cabane de l'Alp (2292) m. Wählt man die Straßenkreuzung w. von Guilfestre als AP für diesen lohnenden und gute Aussicht bietenden Abstecher, so folgt man der N 94 zirka 3 km in Richtung S, überbrückt die Durance und biegt gleich hinter der Bahnunterführung re. nach St. Clément-sur-Durance (875) m ab. O. des Ortes befindet sich die Fontaine pétrifiante, eine frei stehende Tropfsteinformation in unterschiedlicher Färbung. Man nimmt zunächst die D 38 nach Redier und hat dann ein asphaltiertes einspuriges Sträßchen, das mit 13 Kehren über Les Gardiers nach Wilkebou (1500) m aufleitet. 11,6 km. Hinter dem Weiler beginnt die 9,6 km lange Schotterstrecke mit max. 14% Steigung; ab hier folgt man der HT Ligne de Maurissé.

Im Lärchenwald sind 7 Kehren zu durchfahren, ehe man bei km 16,7 die Schälerei Les Salles (2010) erreicht. Der Ort

es eine buckelige Passage mit tiefen Wasserablaufgraben. Der weitere Anstieg zur Cabane de l'Alp führt über 11 Kehren. Während der Fahrt genießt man jetzt sowohl die Blick auf Guilfestre als auch

beste Ausblicke Richtung Monte Viso (3841); der EP selbst bietet hingegen wenig Aussicht. Bei der Hütte wurde ein kleiner Parkplatz eingerichtet. Hin und zurück 42 km. Fahrt: technische Beurteilung: mittel.

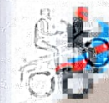
Zwischen Guil und Ubaye

336

Rote Route: Guilfestre (1000) - Peyre-Haute - Vars - Les Glaux - Col de Vars (2411) - St. Paul-sur-Ubaye - Pas de la Reyssoule - Giezolles - la Condamine - Châtelard - Chapelle Ste-Anne - Col de Parpailon (2649) - la Chapelle Villard - St. André-d'Embrun - Col de la Coche (1791) - Pra-Mouton - Col del Valbelle (2881) - Abzw. Crête de Chénier (2873) - Risoul (1850) - Risoul - Guilfestre: 121 km.

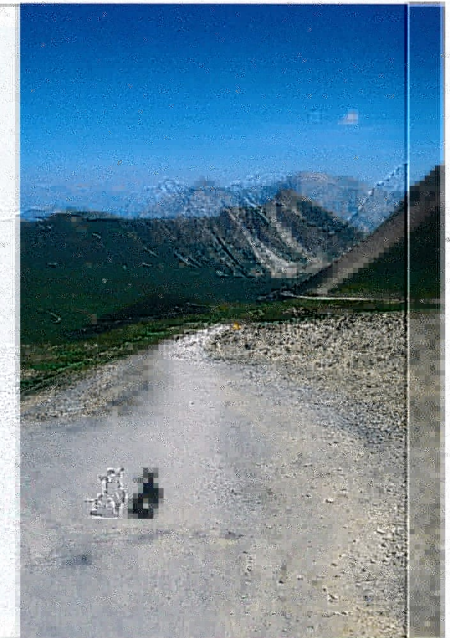
Fahrt: Technische Beurteilung: mittel bis schwierig

Zeitaufwand: 1 Tag



Die Hochpunkte in diesem eng abgegrenzten Gebiet zeichnen sich durch ihre hervorragende Aussicht auf das im bedeckten Peloux-Massiv mit der Barre des Ecrins (4102) der höchsten Erhebung aus. Ein weiteres Merkmal dieser Rundtour sind die auf längeren Abschnitten nicht ausgebauten Fahrwege, wovon im Br. bei Risoul waren der Col de Parpailon, der Col de la Coche, der Col del Valbelle und die Crête de Chénier. Vor allem der Col de Parpailon ist für sportlich eingestellte Tourenfahrer ein besonders interessanter, alpiner Led.erbissen.

Im bestechend wertigen Ort Guilfestre nimmt die gut ausgebaute Straße über den Col de Vars (2411) ihren Ausgang; sie trägt die Bez. D 902. Mit einer bemerkenswerten Kehranlage und max. 12% steigt sie durch das Talchen des Chagnabaches bergan. Die Fahrbahnbreite beträgt durchschnittlich 3 m. Von Risoul



Col de Parpailon, Châtelard, Runde 35



Der Orientierungstisch „Belvédère de l'Homme de Pierre“ auf der **Crête de Chérine** bietet eine schöne Aussicht zum weitläufigen See von Serre-Ponçon → Runde 36.



Starken Witterungseinflüssen ausgesetzt ist die SO-Rampe des **Col de Parpaillon**; ihr Zustand ist deshalb ein wechselhafter → Runde 36. Foto Margit und Thomas Titscher



Skizze 36 Zwischen Guil und Ubaye

Der Orientierungstisch „**Peyre-Haute**“ abseits der Straße genießt man besonders schöne Ausblicke auf das Durancetal und in das Vallouise; im Hintergrund türmt sich das Pelvoux-Massiv auf.

Die Nordrampe leitet im weiteren Verlauf über ein Hochplateau und berührt die Wintersportorte Vars (1658) und les Claux (1854). Nach insgesamt 19 km ist der Scheitel des Passes erreicht. Auf der Süd-

rampe senkt sich eine 8 km lange, windungsreiche Bergstrecke bei max. 10% hinab nach St-Paul-sur-Ubaye (1470). Man passiert die Talenge von Reyssolle und mündet schließlich bei Gleizolles in die D 900 ein.

La Condamine-Châtelard (1310) im Tal der Ubaye ist s. Basisort für eine Befahrung des **Col de Parpaillon** (2643). Die teilweise schwierige Bergstrecke misst

bis zum n. gelegenen Ort St-André-d'Embrun zwar nur 43 km, doch sollte man für die Überfahrt einen Zeitaufwand von mindestens 3 Std. ansetzen. Ein sicherer Transit ist allerdings nur unter günstigen Voraussetzungen gewährleistet: im 500 m langen Scheiteltunnel, dessen Portale verschließbar sind, können sich durch Vereisungen Stollen und Stufen bilden, die manchmal auch noch während des Hochsommers anzutreffen sind. Zu den eventuell auftretenden Behinderungen zählen auch bis zu 50 m lange Wasserplützer mit verschlammtem Grund inmitten der unbeleuchteten Tunnelröhre.

Die knappzweispurige asphaltierte D 29 führt hinauf zu einer Gabelung, an der man sich rechts hält und der hölzernen HT-Tunnel "du Perpailion" folgt. Bei Km 6,3 beginnt an der St. Anna-Kapelle (1751) die einspurige Schotterstrecke. Nahe der

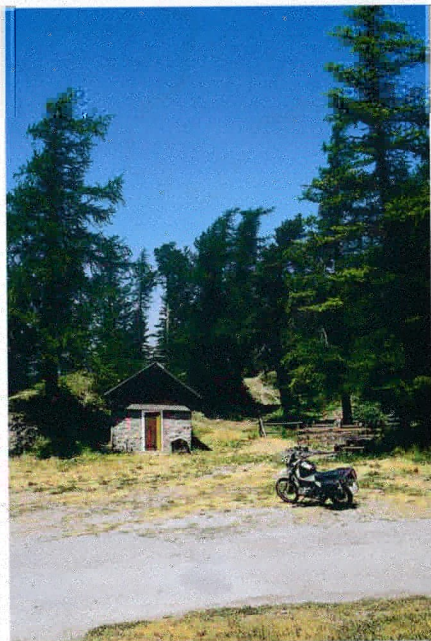
Jausenstation benützt man eine kleine Holzbrücke oder quert den Bach durch die Furt. Im nun baumlosen Hochtal finden auf den karglichen Weideflächen nur Schafe und Ziegen ihr Auslangen.

Mit Einsetzen der Steigung von max. 14% wird der Fahrweg schmal und windet sich über einige Kehren an der steilen Bergflanke empor. Er weist teilweise groben, losen Schotter auf. Im unteren Abschnitt verursachen mit einer Grasnarbe fest verwachsene Strecken kaum Probleme; im oberen Teil gibt es hingegen ausgesetzte Stellen ohne jegliche Randsicherung sowie Steinschlaggefahr. Mit Geröllrutschungen, Engstellen und ausgewaschenen Passagen ist ebenfalls zu rechnen. Grandios sind die Tiefblicke auf der Verlattheit der Trasse.

Nach 12,4 km auf abenteuerliche Piste erreicht man das Südportal des Scheiteltunnels, der gilt als Schlüsselseite der gesamten Strecke und erfordert während der Durchfahrt volle Konzentration. Häufig füllen Wasserplützer die ganze Fahrbahnbreite in der hufeisenförmigen Röhre aus; mitunter sind sie bis zu 40 cm tief.

Am Nordportal kann man dann die wohlverdiente Pause nutzen, um die Ausblicke zu genießen. In der einsamen Passregion fühlen sich Murmeltiere, Steinböcke und Adlerpärchen, die ihren Horst in Gipfelnähe haben, noch einigermaßen geschützt. Es ist daher alles zu unterlassen, was diese seltenen Tierarten in ihrem Lebensraum beunruhigen könnte.

Im Bj. präsentierte sich die NW-Rampe in einem allgemein guten Zustand; in einigen Kehren und bei einem Gefälle von max. 14% senkt sie sich in das Tal des Crevoux. Nach 8,9 km auf ordentlichem Schotter hat man wieder Asphaltbelag unter den Reifen. Über la Chalpe und le



Col de la Coche, Scheitelhöhe → Runde 36.



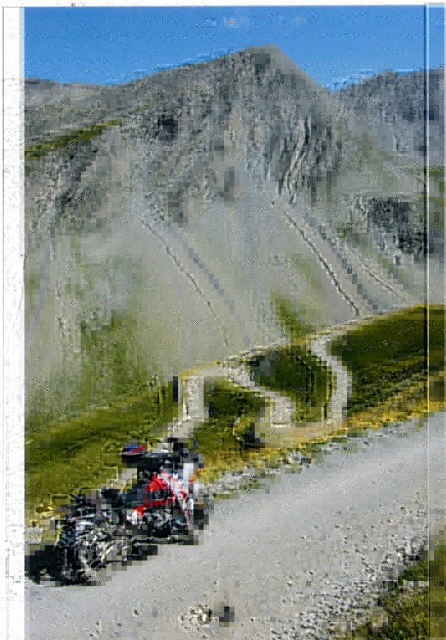
Mit etlichen Kehren schraubt sich die abenteuerliche Schotterpiste auf der SO-Rampe des Col de Perpailion zum berühmten berühmten Scheiteltunnel empor → Runde 36.



Im Vorblick die Einsattelung des Col de Chérine; auf der Crête de Chérine im Hintergrund befindet sich ein Sendemast und ein Orientierungstisch → Runde 36. Foto Thomas Titscher



Das Nordportal des Col de Parpailhon. Runde 36. Foto: Mariotti und Thomas Tischer.



Parpailhon. Runde 36. Foto: Thomas Tischer.

Villard fährt man talwärts nach St. André-d'Embrun, in W. Zeigt sich der meist türkisfarbene Lac de Serre-Ponçon.

Unmittelbar vor St. André-d'Embrun (985) zweigt rechts das einspurige Asphaltstraßchen zum Col de la Cèche (1791) ab. Man quert ein Geröllfeld mit kurzem Steilstück und ändert dann seine generelle Fahrtrichtung. Bis zum Pass hat man 17,7 km durch den ausgedehnten Forst von Saluces zurückzulegen. Auf der Waldlichtung findet man Rastbänke und einen Brunnen mit frischem Trinkwasser vor.

Daran schließt sich ein Natursträßchen mit mehreren Picknickplätzen an. Nach starken Regengüssen ist die manchmal nur knapp 2 m breite Fahrbahn glitschig und sollte deshalb unbedingt gemieden werden! Zwischen der Alpe Bra-Mouton (1920) und dem Col de Valbelle (2381) weist die Schotterstrecke auch steilere Abschnitte auf und befindet sich in mäßigem

Bigem Zustand; sie ist nur für Enduros geeignet. Vier Bachfurten erfordern große Bodenfreiheit. Oberhalb der Baumgrenze gibt es sehr grobe und ruppige Passagen.

Im Winter ist die Region um den Col de Valbelle ein Skigebiet. Im Sommer gleicht sie einem einsamen, bizarren Mondlandschaft. Bald nach der Scheitelföhe hat man in die kurze Zufahrt zu Côte de Chérine. Abstecher: Vom Pass leitet ein sehr staubiges Sträßchen mit Naturbelag nach Hoch Risoul (auch Risoul 850 genannt) hinab; es dient der Erhaltung mehrerer Lifтанlagen. Die weitere Abfahrt nach Guil-



Abstecher: Von der Valbelle-Nordrampe zum Col de la Cèche (2374). Ein 10 km unterhalb des Passes in Labw. erdiges Sträßchen berührt den Col de Chérine (2270) und führt stark ausgewaschen zum Aussichtspunkt mit dem Orientierungstisch „Belvédère de l'Homme de Pierre“. Blick durch das Durancetal gegen den Mont Pelvoux. Hin und zurück 4 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Rund um den Lac de Serre-Ponçon

37

Runde Embrun (670) - Puy-Sanières - Le Villard - les Rousses - St-Apollinaire - Georges - Col Lebraut (1110) - Belvédère - Wilhelm - les Celliers - la Bréole - St-Vincent-les-Forts - Pont du Villaret - Ubaye - le Sauze du Lac - Demoiselles Coiffées - les Chappas - Savines-le-Lac - 100 km.

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

Der Lac de Serre-Ponçon (782), welcher durch die Durance gespeist wird, gilt als größter Stausee in den Alpen; er ist zirka 20 km lang und bis zu 3 km breit. Mit seinen vielfältigen Wassersportmöglichkeiten wurde er ein beliebtes Feriengziel; dementsprechend gut hat sich die Infrastruktur entwickelt. Es gibt in seinem Umfeld sowohl zahlreiche Pensionen und Hotels als auch etliche Campingplätze. Da die Straßen um den See in unterschiedlichen Höhenlagen verlaufen, gestaltet sich eine Umrundung sehr abwechslungsreich. Sämtliche Strecken in Ufernähe wurden

gut ausgebaut und befinden sich in tadellosem Zustand; im Sommer ist jedoch auf Nebenstraßen Vorsicht geboten, wenn die Hitze den Teerbelag weich macht. Zudem kann für Motorradfahrer die gängige Methode der Instandsetzung gefährlich werden, nach dem Aufspritzen von Bitumen wird Röllspalt aufgetragen.

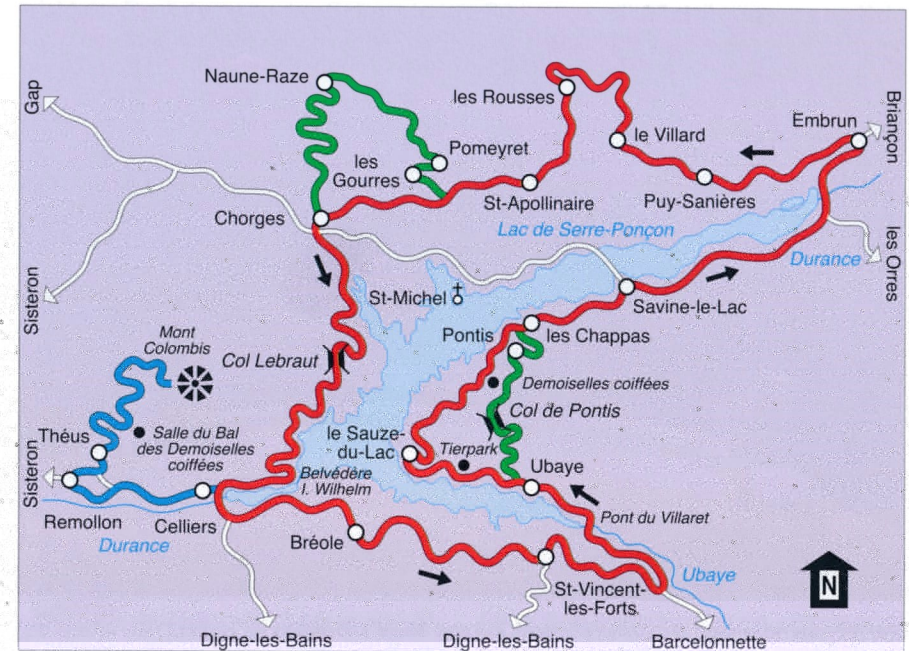
Als AP wählen wird die kleine Stadt Embrun am ö. Seezipfel. Man folgt zunächst dem Talweg nur knapp zweispurigen Verkehrsarmen D 9 über Puy-Sanières und Le Villard. Auf der gegenüberliegenden



Bei Savines-le-Lac quert die N 94 mit dem Pont de Savines den nördlichen Zipfel des **Lac de Serre-Ponçon**; er ist flächenmäßig der größte Stausee in den Alpen → Runde 37.



Eine kleine Schottertour kann man von der D 9 nach **Naune-Raze** unternehmen; die ruhige Strecke gewinnt unterhalb des Col de la Gardette ihren höchsten Punkt → Runde 37.



Skizze 37 Rund um den Lac de Serre-Ponçon

Talseite kommt die Skistation Réallon ins Blickfeld. Die Straße beschreibt einen weiten Bogen, um den gleichnamigen Fluss überbrücken zu können. Hinter dem Dorf les Rousses hat man dann eine normal breite Fahrbahn und gelangt in Terrassensituation über St-Apollinaire nach Chorges.

Im S des Ortes wird die Unterführung der N 94 passiert, ehe die kurvige Westuferstraße zum **Col Lebraut (1110)** ansteigt. Man durchfährt einen Tunnel und erreicht den auf einer Anhöhe gelegenen „**Belvédère I. Wilhelm**“, welcher herrliche Ausblicke auf den See bietet; eine Schatten spendende, zeltartige Dachkonstruktion setzt moderne architektonische Akzente. Mit mehreren Kehren senkt sich die Straße neben der 123 m hohen Staumauer in das Tal der Durance. — Am den Kreuzung von les Collas liegen wir auf der D 902

ab; sie leitet über la Bréole nach St-Vincent-les-Forts und erlaubt wegen ihres guten Ausbaus eine zügige Fahrt. Großräumig muss der fjordartige südliche Arm des Stausees ausgefahren werden; nach 5 km hat man links die Abzweigung der D 954, welche zum Pont du Villaret hinabführt. Man übersetzt die Ubaye und passiert auf der anderen Seite einen schmalen Tunnel mit Einbahnregelung.

Die viel gewundene Ostuferstraße gewährt immer wieder gute Ausblicke auf den See. Bei le Sauze-du-Lac kommt man an einem Tierpark vorbei; u.a. zählen Murmeltiere, Dachse, Hirsche, Rehe, Steinböcke und verschiedene Vogelarten zu seinen Bewohnern. 6 km weiter stellen die „**Demoiselles Coiffées**“ eine Kuriosität dar; es handelt sich dabei um säulenförmige Felspyramiden. Durch das Ge-



Der EP des schmalen Asphaltsträßchens auf den **Mont Colombis** ist zugleich ein umwerfender Aussichtspunkt im Tiefblick der **Lac de Serre-Ponçon**. – Runde 37.



Eine ansprechende Bergstrecke mit schönen Blicken auf den **Lac de Serre-Ponçon** leitet über den **Col de Pontis** im Bild die Südrampe. – Runde 37.

wicht der Decksteine an den Spitzen hat sich das darunter liegende Material verdichtet, sodass die Formationen jahrhundertlang der Erosion trotzen konnten, während rundherum Erde und Schotter weggespült wurden. Manche Exemplare sind mit Grasbüscheln bewachsen und erinnern mit etwas Fantasie an frisierte Fräuleins, was ihnen den Namen einbrachte. Vom Parkplatz an der Straße leitet ein mit Info-Tafeln ausgestatteter Fußsteig zu den Sehenswürdigkeiten, 5 Gehmin. – Man setzt seine Fahrt über les Chappas in das quirlige Touristenzentrum Savines-le-Lac fort. Dort mündet man in die N 94 ein und hat bis zum AP Embrun nur noch 10 km zurückzulegen.



Variante: Von der D 9 über **Naune-Raze (1454)** nach **Chorges**. Für Schotterfreunde bietet sich 3 km w. von **St. Apollinaire** ein kleiner Umweg an. Folgt man rd. der HT „les Gourres, le Pomeyret“, so kommt man schon bald zur engen Hofdurchfahrt des letztgenannten Weilers. Bei Km 3,6 hält man sich an der Weggabelung li. die „Route Forestière Joubelle“ lässt man re. liegen. Der teilweise stark geschotterte, einspurige Fahrweg weist max. 12% Steigung auf und zieht am Fuße des **Pic de Chabrières (2403)** entlang. Unterhalb des **Col de la Gardette** erreicht er seinen Kulminationspunkt (1691). Die Abfahrt nach **Naune-Raze**, wo die Schotterstrecke nach insgesamt 10,2 km endet, ist nun etwas breiter; daran schließt sich die als D 69 bez. Asphaltstraße an, welche in einigen Serpentina nach **Chorges** hinableitet. Plus 14 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Variante Von Ubaye über den **Col de Pontis (1301)** nach les Chappas. Bei der Kirche von Ubaye (304) zweigt re. die knapp zweispurige D 7 ab. H. L. Pontis. Durchgehend asphaltiert windet sich die

Südrampe mit 22, teilweise engen Kehren zur Scheitelhöhe empor. Die Höchststeigung beträgt 14%. Während der Auffahrt genießt man immer wieder herrliche Tiefblicke auf den Stausee, wobei das türkisfarbene Wasser einen starken Kontrast zu den hellen Felsen bildet. Nach der Passhöhe wird kurz die Sicht auf die weit unten stehenden „Demoiselles Coiffées“ frei. Auf der Nordrampe kommt man durch den Ort Pontis; dort gibt es am Dorfplatz mit dem Brunnen ein kleines Schulmuseum; es ist von 15 bis 19 Uhr geöffnet. Nahe von les Chappas mündet man schließlich wieder in die D 954 ein. Minus 3 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

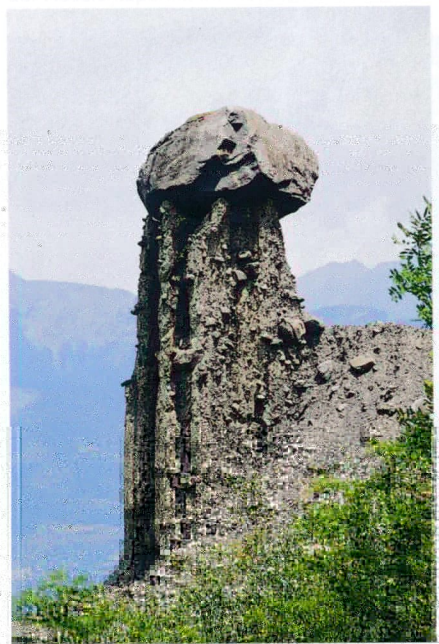
Abstecher: Von les Celliers auf den **Mont Colombis (1733)**. Aufgrund seiner isolierten Lage bietet der Mont Colombis trotz der verhältnismäßig bescheidenen Gipfelhöhe eine bemerkenswerte, stimmungsvolle



Mont Colombis, Sallée du E al. – Runde 37.



Blick vom **Belvédère I. Wilhelm** auf den n. Teil des Lac de Serre-Ponçon → Runde 37.



Démosselles Coiffées → Runde 37.

volle Aussicht. Sie richtet sich vor allem auf die Berge um Gap, den Stausee von Serre-Ponçon und das Durancetal. Am n. Horizont dominieren die Hochgipfel des Pelvoux-Massivs, gegen O reicht der Blick durch das Ubayetal bis zu den Erhebungen um die Bonette. – Zudem ist dieser Abstecher wegen der sehenswerten Erdpyramiden von Théus interessant. Es handelt sich hierbei um ein ausgedehntes Vorkommen dieser bizarren, aus eiszeitlichem Moränenschutt gebildeten Formationen, welche in Frankreich „Démosselles Coiffées“ genannt werden.

Von der Cime de la Bonette führt man zu nächst über die D 900, einem Abschnitt der Flüchte- und Weinstraße nach Remollet (1570), um dann auf einer sehr steilen abwärts liegenden HT-Mont Colombis (1630) abwärts zu kommen. Bis zur gewöhnlichen Durchfahrt von Théus hat man eine knappe zweispurige Bergstraße, die im weiteren Verlauf in eine schmale

len, aber ebenfalls asphaltierten Fahrweg. Im Bj. war seine Fahrbahndecke teilweise schadhafte; Baumwurzeln machten den Belag buckelig. Begegnungen mit anderen Verkehrsteilnehmern können in den zahlreichen engen Kehren mitunter problematisch sein. Das Steigungsmaximum beträgt 18%. Oberhalb von Théus passiert man eine Gruppe von Serpentin; wenig später bietet sich bei Km 8 eine gute Aussicht auf den „**Salle du Bal des Démosselles Coiffées**“. Die meisten Gebilde mit Deckstein befinden sich am ge-

genüberliegenden Hang des Tälchens. Die einspurige Fortsetzung der Bergfahrt vollzieht sich über die teilweise bewaldete Westflanke des Mont Colombis. Ausgesetzte Stellen wurden mit Leitplanken abgesichert. Am Gipfelplateau mit schön gewachsenen Lärchen befindet sich eine Antennenanlage; wenig ö. davon, beim Croix de Chouville gibt es eine Aussichtskanzel (1720). Drei Panoramatafeln erläutern die prächtige Rundschau. – Hin und zurück 36 km. Fahrtechnische Beurteilung mittel.

Rund um die Cime de la Bonette***

38

Route: Jausiers (1220) – Lans – la Prégonde – Col de Restefond (2678) – Col de la Bonette (2715) – la Bonette (2802) – Col de Granges Communes (2513) – Pont Haut – St-Etienne-de-Tinée – Isola – Isola 2000 – Col de la Lombarde (2351) – Abzw. Santuario di S. Anna – Pratolungo – Abzw. Vinadio – Pontebarnardo – Ponte della Baccate – Bersezio – Argentera – Colle della Maddalena/Col de Larche (1991) – Larche – Abzw. St-Ours – Gleizolles – la Condamine-Châtelard – Jausiers. **164 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

Diese Tour schließt als Kernstück den **Col de Restefond (2678)** und den **Col de la Bonette (2715)** ein; mit der Schleife um die Cime de la Bonette (Kulminationspunkt 2802 m) gilt die Passstraße als höchster Transitstrecke der Alpen. Sie wird in der Regel von Anfang Juli bis Mitte September befahren, falls nicht Winterschnee, insbesondere starke Schneefälle, zur Schließung zwingen. Die Basisroute der 50 km langen Passroute sind Jausiers (1220) im N. und St-Etienne-de-Tinée (1144) im S. Von beiden Seiten ist ein

HU von runden 1600 m zu bewältigen. Die Nordrampe, welche einen deutlich besseren Zustand aufweist, wartet mit 12%, die Südrampe mit max. 14% Steigung. Gefährlich sind die steilen, breiten, schwachen zwischen 3 und 8 m breiten, wechsellängigen zweispurigen vorteilhaft ausgebauten Abschnitte auf denen man auch Überbreiten eintrifft, mit schmälere Passagen. Der gesamte Bergstrecke war im Bj. asphaltiert, aber kaum randgestrichen. An den Hängen mit lockerem Gestein besteht permanente Steinschlaggefahr!



Wegen des weitreichenden 360°-Panoramas lohnt es sich, den Gipfel der **Cime de la Bonette** (2862) auf einem Fußweg in 10 Min. zu besteigen. Blick auf den Restefondpass. Runde 38.



Die Kehren zum **Col de Mailemort** verlangen vom Lenker einiges an Geschicklichkeit; sie haben einen geringen Radius, steigen steil an und weisen großen Schotter auf. Runde 38.



Skizze 38 Rundum die Cime de la Bonette

Kommt man von N aus dem Ubayetal, so findet man bereits am Ortsrand von Jausiers die Abzweigen der 6,7 km langen, überbreiten Strecke, welche bis la Prégonde reicht. Dann hat man mehrere Kehren zu überwinden. Bald wechselt die Szenerie von fruchtbaren Mähmähern zu kahlen Felslandschaft mit ausgedehnten Geröllfeldern. Liebtlich in eine Hochgebirgsmulde eingebettet liegt der Lac des Eissau-

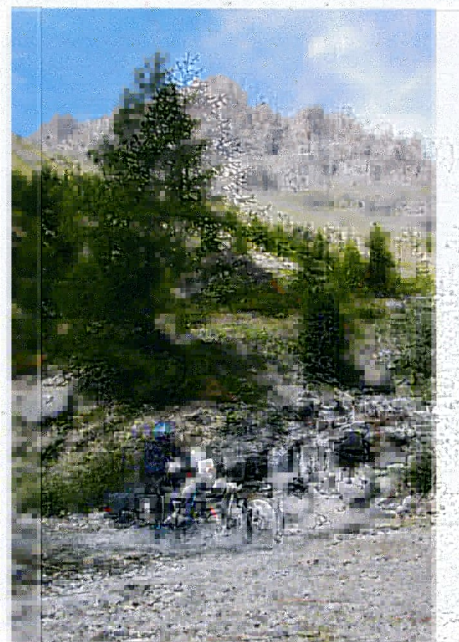
Die Hochstraße beschreibt nun nach 19 km 920 m hinauf. So führt man die **Cime de la Bonette** (2862), wobei sie erneut ansteigt. Der Kulminationspunkt (2802) mit dem Gedankstein befindet sich an der präst. (2322), mit einem weiteren Serpent. Südflanke des Bergkegels. Auf den Gipfeln anstieg gelangt man hinauf zu den felsen selbst leitet ein schmaler Fußsteig, 10

Runde 38

Gehmin. Er vermittelt vom Rondell mit dem Orientierungstisch ein großartiges Panorama, das man sich keinesfalls entgehen lassen sollte! Die Bonette-Schleife kann am Col de la Bonette auch abgeschnitten werden, doch dann verzichtet man auf ein Highlight dieser Runde!

Der Abstieg in das Tal der Tinée erfolgt über den Col des Granges Commun (2513) hinab zum Pont Haut (1347) und vereinigt sich dort mit der Alternativstrecke über den Col de la Moutière (2454). Variante: Die D 2205 leitet am Rand des Mercantour Nationalparks über den Fremdenverkehrsort St-Etienne-de-Tinée hinab zum Verkehrsknoten Isola (873).

Die Tour wird auf der D 97 durch das Vallon de Chastillon zum Col de la Lombardie (2851) fortgesetzt. Eine Befahrung dieser Pass-Straße



Col de Mallemort – Runde 38. Foto: Tischer

ist beeindruckend. Sowohl auf der franz. als auch auf der ital. Rampe zählt man 36 Kehren! Die Steigungsverhältnisse wurden unter Bedachtnahme auf das teilweise schwierige Gelände gut ausgeglichen, wobei die SW-Rampe mit Steigungsmaxima von 11%, die Nordrampe mit Gefälle von 14% aufwartet. Nicht unterschätzen darf man den jeweiligen H.J., so von Isola zum Scheitel knapp 1500 Höhenmeter, vom Scheitel hinab bis Vinadio 1450 m.

Wie ein nie enden wollender Lindwurm windet sich die zweispurig ausgebaute Bergstraße nach Isola 2000 hinauf. Es zählt zu den, aus der Retorte gezauberten Wintersportorten franz. Prägung. Während der Sommermonate herrscht allerdings mit wenigen Ausnahmen Stille. – Die 5 km lange Fortsetzung zum Pass-Scheitel besteht aus einem ein- bis knapp zweispurigen Asphaltsträßchen in tadellosem Zustand. Es führt zunächst durch Lärchenwald, dann durch eine mit unzähligen Felstrümmern durchsetzte Hochregion, die mit Flechten in unterschiedlichen Farben bewachsenen Steine verleihen ihr eine herbe Schönheit. Etwas tiefer der Scheitelhöhe kann man schon während der Auffahrt einen alten Bunker bzw. Beobachtungsposten ausmachen.

Die Abfahrt durch das Vallone d'Orgias ist bis zur Abzw. nach S. Anna problemlos. 9 km. Mehr Einsatz, vor allem erhöhte Aufmerksamkeit, erfordert der 14 km lange Abschnitt hinab durch das Vallone di S. Anna. Bis Pratolungo findet eine regelrechte „Kehrenorgie“ statt.

Die SS 21 leitet von Vinadio über mehrere ausgeprägte Talstufen der Stura di Demonte bei max. 8% Steigung hinauf zum Col de la Maddalera/Col de Larochette (1991) und berührt die Orte Bersezio und Argentiera (1684). Beachtung verdient die „Barriate“ genannte, wilde

Runde 38



Mit einer letzten Kehrengruppe zieht die Nordrampe des Col de Resterond zu den ehem. Militärbauten und schließlich zur Passhöhe hinauf – Runde 38.



Blick vom Col de Resterond zur Schleife um die Gime della Bonette. Auf der Südseite des Berges erreicht die Straße bei einem Gedenkstein ihren höchsten Punkt – Runde 38.

Runde 38

Schlucht mit ihren mehr als 300 m senkrecht abstürzenden Felswänden; charakteristisch im Fels ist die wellenförmige Zeichnung (Bänderung). Der engste Abschnitt zwischen der Häusergruppe Ponteb Bernardo und dem Ponte delle Barriate wird mit einem Tunnel umfahren.

Die franz. Rampe folgt der jungen Ubayet, welche im Naturschutzgebiet von Lauzanier ihr Quellgebiet hat und bei Gleizolles in die Ubaye mündet, 17 km ab Passhöhe. Das Gefälle erreicht max. 12%, es sind nur wenig Randsicherungen vorhanden. Zum AP Jausiers sind noch weitere 7 km auf der vom Col de Vars herabziehenden Straße zurückzulegen.



Variante: Vom Col de Restefond über den **Col de la Moutière (2454)** zum Pont Haut. Als Alternative zum Restefondpass bietet sich der sw. gelegene Col de la Moutière an. Die unbeschilderte Abzw. ist zirka 3 km vom Ausgangs- bzw. Endpunkt der Bonette-Schleife entfernt und kann leicht übersehen werden; als Orien-

bietet ohne Zweifel eine Fahrt über die Bonette-Schleife landschaftlich weit mehr. – Das Verbindungssträßchen D 9 vom Col de la Moutière hinab nach Bayasse (1783) an der Cayolle-Route war im Bj. 2012 eine kernige Endurostrecke; nur geübte Lenker sollten sie in ihre Tourenplanung miteinbeziehen. – Minus 6 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.



Abstecher: Vom Talort Jausiers (1220) durch das Vallon des Sagnes zum **Lac des Sagnes (1895)**. Fährt man auf der Restefondstraße 3.4 km Richtung Laüs, so zweigt von der 7. Kehre li. ein unscheinbares Schottersträßchen ab. Der einspurige Fahrweg leitet zunächst durch den verlassenenen Weiler l'Ubac; kurz dahinter hält man sich an der Wegteilung re. und folgt dem einsamen Tal zum entlegenen Lac des Sagnes, welcher hauptsächlich ein Ziel für Naturfreunde ist. Hin und zurück 30 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Vom Vallone di S. Anna zum



Abstecher: Vom Vallone di S. Anna zum

Runde 38

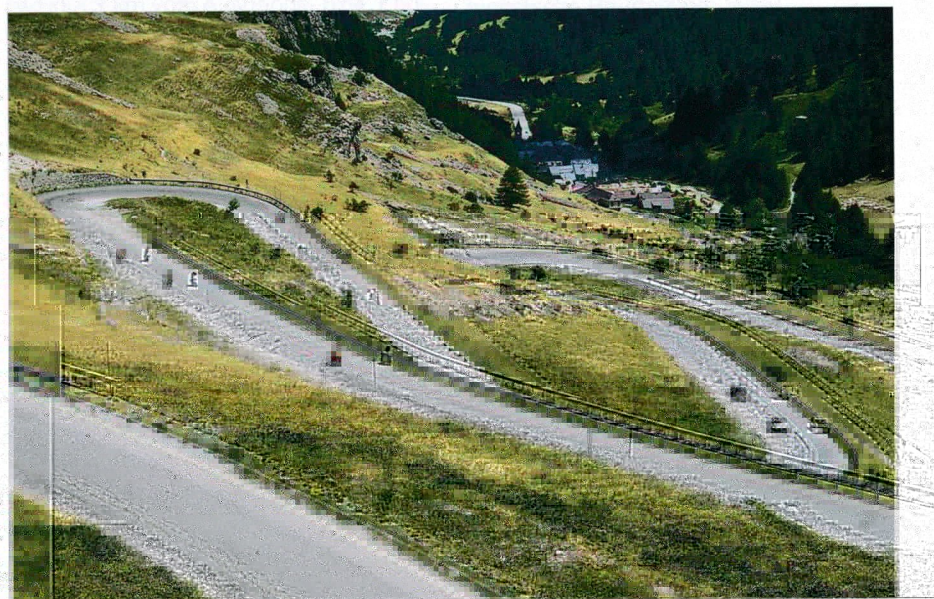


Die Nordrampe des **Col de Restefond** berührt inmitten einer abwechslungsreichen, hochalpinen Landschaft den idyllisch gelegenen Lac des Eissaupres → Runde 38.





Der beidseitig gute Ausbauzustand des **Colle della Maddalena/Col de Larche** erlaubt eine zügige Fahrweise; im Bild die SO-Rampe auf ital. Gebiet → Runde 38.



Ein aus Kehren bestehendes Karussell überwindet auf der SO-Rampe das **Colle della Maddalena/Col de Larche**; einen beachtlichen Höhenunterschied → Runde 38.

Stück nach der Brücke die spitzwinkelige Abzw. mit der HT „Col de Mallemort“. Vier erdige Kehren leiten zur ersten Bachfurt im Tobel. Die weiterführende Strecke hat es in sich und kann nur von erfahrenen Enduristen bewältigt werden! Man passiert die Vereinigung mit dem alten Weg und steigt auf schmalem Sträßchen mit 13 sehr engen Kehren bei max. 17% kräftig bergan. Es gibt teilweise äußerst groben, lockeren Schotter, auch in den Kehren. Nach der Serpentinengruppe quert man die zweite Bachfurt. Die Fortsetzung verläuft bei mäßiger Steigung an einem übersichtlichen Hang. Über acht weitere Kehren und stellenweise grobes Geröll gelangt man durch den Hochtalkessel. Nach 7.7 km ab St-Ours erreicht man das Ruinengeviert, welches sich zirka 80 m

unterhalb des Col de Mallemort befindet. – Der weitere, nur noch kurze Anstieg zur scharfartigen Einsattelung vollzieht sich auf schmaler Spur mit drei extrem engen Serpentin und bleibt wegen hangseitiger Geröllverlegungen wagemutigen Lenkern mit leichten Maschinen vorbehalten.

Vom Col de Mallemort kann man das ehem. Gipfelfort auf der Tête de Viraysses (2765) in zirka 45 Min. zu Fuß erreichen; man benützt das längst verfallene, einstige Armierungssträßchen mit seinen 18 engen Kehren, welches sich heute nur noch als schmaler Steig präsentiert. Der Aufstieg zum exponiert gelegenen Fort lohnt sich wegen seines berühmten Panoramas. – Hin und zurück 20 km. Fahrtechnische Beurteilung: schwierig.

Rund um den Mont Pelat**

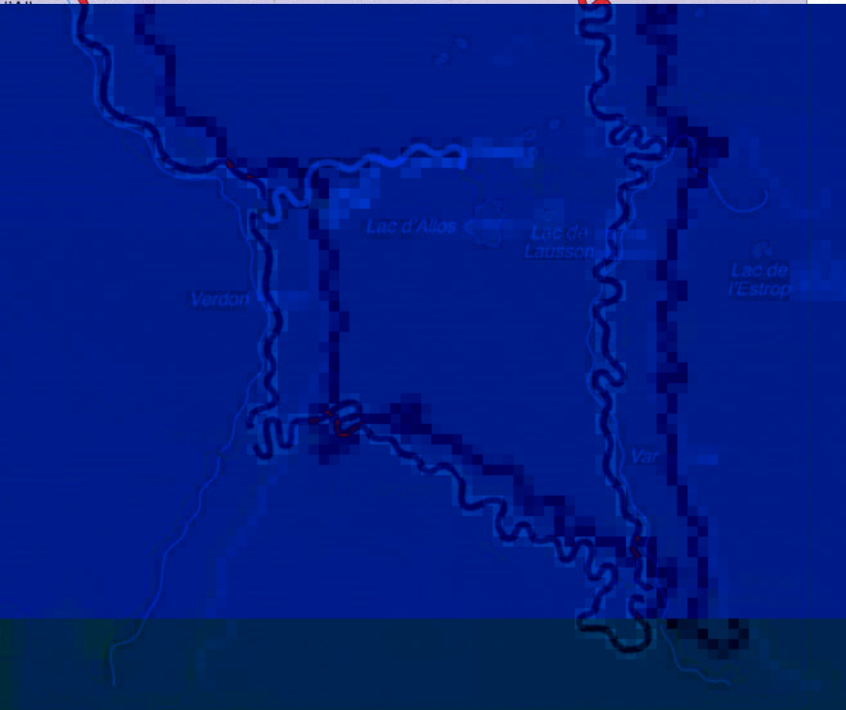
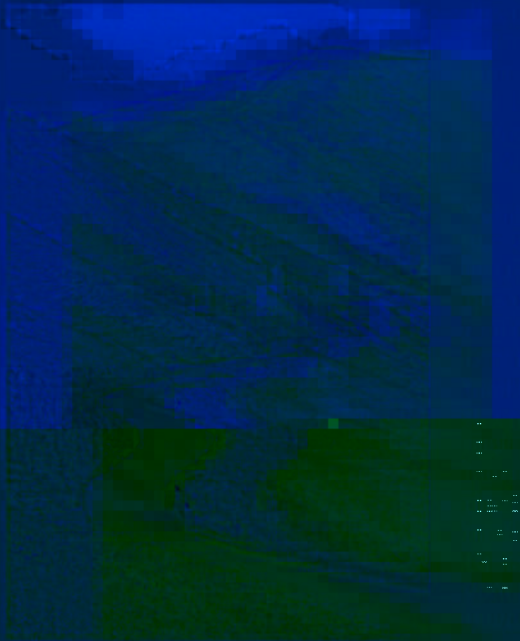
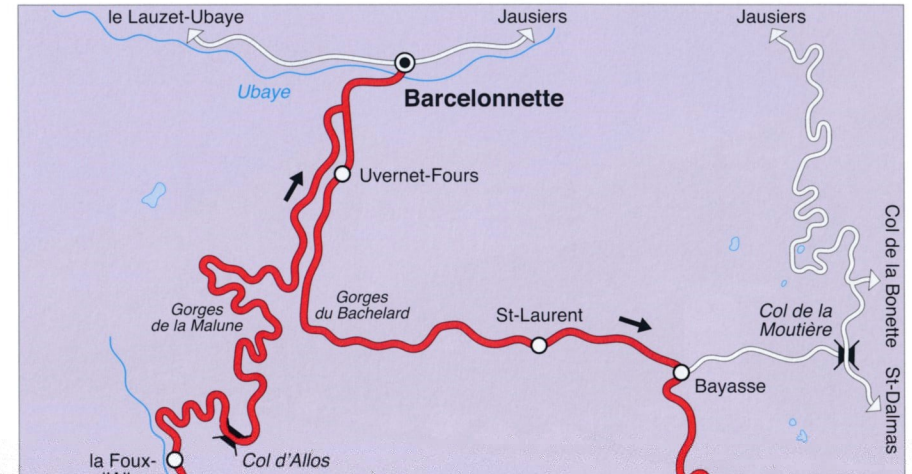
39

Route: Barcelonnette (1136) – Uvernet-Fours – Gorges du Bachelard – St-Laurent – Bayasse – Col de la Cayolle (2327) – St-Martin-d'Entraunes – St-Barnabé – Col des Champs (2095) – Colmars – Allos – la Foux-d'Allos – Col d'Allos (2240) – Gorges de la Malune – Barcelonnette. **124 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitraum: 1 Tag

Das Schattendrama der Tour ist die schlechte Qualität der Straßen. Die Routen über den Col de la Cayolle und den Col d'Allos sind nahezu unbefahrbar. Als Verbindungsspanner fungiert das interessante Col des Champs. Die Distanz zwischen den Basisorten Barcelonnette (1136) und St-Martin-d'Entraunes (1150) über den Col de la Cayolle (2327) beträgt 51 km. Von Nis sind 1191 m HÜ, vom Col de la Cayolle 1277 m, jeweils bis zum Scheitelpunkt. Die Scheitelpunkte sind kaum randgesichert, die Routen sind sehr eng und die Ausweichstellen werden durch den Hang sehr eingeschränkt. Die Ausweichstellen werden durch den Hang sehr eingeschränkt. Die Ausweichstellen werden durch den Hang sehr eingeschränkt.





Landschaftlich betrachtet ist eine Befahrung des **Col de la Cayolle** sehr abwechslungsreich; der Pass-Scheitel trennt die Hochprovence von den Seealpen → Runde 39.



Felsige Passagen gibt es auf der windungsreichen Südrampe des **Col de la Cayolle**; unübersichtliche Stellen erfordern eine besonders vorsichtige Fahrweise → Runde 39.

Var und des Verdon. Die Distanz zwischen den beiden Basisorten St-Martin-d'Entraunes und Colmars misst 29 km.

Die Ostrampe, als D 78 bez., präsentiert sich in gut ausgebautem, knapp zweispurigem Zustand. Unterhalb der aussichtsreichen Terrasse von St-Barnabé öffnet sich der Blick durch das Vartal bis hinauf zum Cayolpass. Von den obersten Kehren bietet sich ein schöner Ausblick auf die Kalkzacken der Aiguilles des Pelens. Die Passregion ist vegetationsarm. Beeindruckend sind die auffallend gefächerten und gebänderten Felsabstürze aus grauem Schiefergestein.

Die provenzalische Rampe mit der Bez. D 12 wurde vorwiegend nur einspurig mit Ausweichstellen angelegt; kürzere Abschnitte sind auch knapp zweispurig. Vorsicht verlangen im oberen Abschnitt die einbetonierten Wasserablauftrinnen und die Bachfluten. Auf der Westrampe beträgt die Höchststeigung bzw. das max. Gefälle 14%. Bemerkenswert sind die kilometerlangen Strecken durch schöne Nadelwälder. Der Abstieg nach Colmars (1235) mit Anschluss an die D 908 ist zuletzt besonders kehrenreich.

Die Strecke von Colmars über dem **Col d'Allos** (2240) nach Barcelonnette misst 44 km. Bis zum Pass-Scheitel sind von Sommerende 1000 m von N und 100 Höhenmeter zu bewältigen. Der Col d'Allos wird von Mitte Juni bis Mitte November offen gehalten; doch ist die Straße von Anfang Juli bis Ende August jeden Freitag von 8:00 bis 11:00 Uhr für alle Motorisierten gesperrt; höchststeigung bzw. Gefälle überschreiten 9% nicht. Die Südrampe ist kehrenreicher als die Nordrampe. Bis zum Fremdenverkehrsort Allos (1425) wurde die Pass-Straße gut ausgebaut. Im Anschluss daran blieb die alte Trasse bis zum Skigebiet La Foue d'Allos fast unverändert. Das gilt auch für die un-

mittelbare Passregion. Gut überblickbar schrauben sich die Kehren zur Passhöhe hinauf. Aussichtsreich verläuft die Nordrampe. Nachdem man eine Kapelle passiert hat, tritt man in die **Gorges de la Malune** ein und steuert der Bachelardbrücke zu; dort befindet sich die Einmündung in die D 902, auf der man bis Barcelonnette noch 2,5 km zurücklegt.

Abstecher: Von Allos zur **Cabane du Laus** (2135). Ein landschaftliches Juwel verkörpert den **Lac d'Allos**, doch weil er sich im Nationalpark Mercantour befindet, ist die Anfahrt nur bis zum Parkplatz „Du Laus“ gestattet. Die 111 km lange, durchgehend asphaltierte D 226 nimmt am Ortsrand von Allos (1425) ihren Anfang, und leitet über Villard-Bas (1670) sowie Villard Haut (1773). Bereits bei km 6,7 werden von 1. Juli bis 31. August zwischen 9:00 und 17:00 Uhr die Gebühren



Col des Champs, Westrampe → Runde 39.



Das Sträßchen über den **Col de Champs** leitet mäßig ausgebaut durch eine ausgesprochen schöne, fast gänzlich unbesiedelte Landschaft; im Bild seine Südrampe → Runde 39.



Im Gegensatz zur Straße durch die Gorges de la Malune, die hoch über der Schlucht trassiert wurde, verläuft jene durch die **Gorges du Bachelard** im Talgrund → Runde 39.

für den Parkplatz am EP eingehoben. Das Sträßchen, welches unter der Tête Ronde (2353) mit einer Serpentinengruppe an Höhe gewinnt, ist nur mehr knapp zweispurig und weist mehrere betonierte Furchen auf. Max. Steigung 15%. – Bis zum

herrlich in einem Becken gelegenen, tiefblauen See, der im O durch eine Kette von Zweitausendern abgeschirmt wird, sind es dann noch knapp 30 Gehmin. Im N erhebt sich der Mont Pelat. Hin und zurück 24 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Durch die wildromantischen Schluchtstrecken der Seealpen**

40

Route: Guillaumes (819) – Pont de la Mariée – Gorges de Daluis – Gardienne des Gorges – Daluis – Pont de Gueydan – Entrevaux – Puget-Théniers – Pont de Cians – Gorges Supérieures du Cians – Beuil – Valberg – Guillaumes. **83 km.**

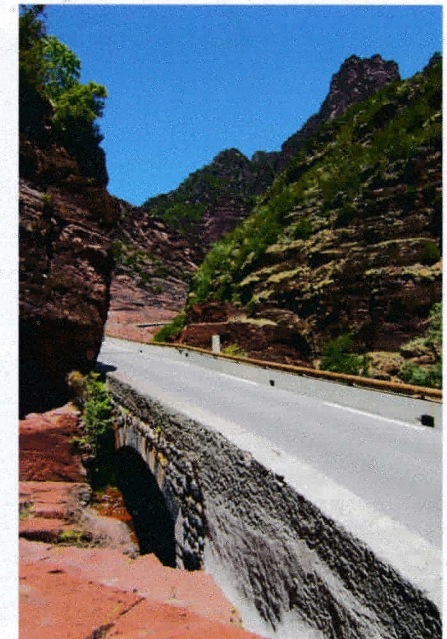
Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

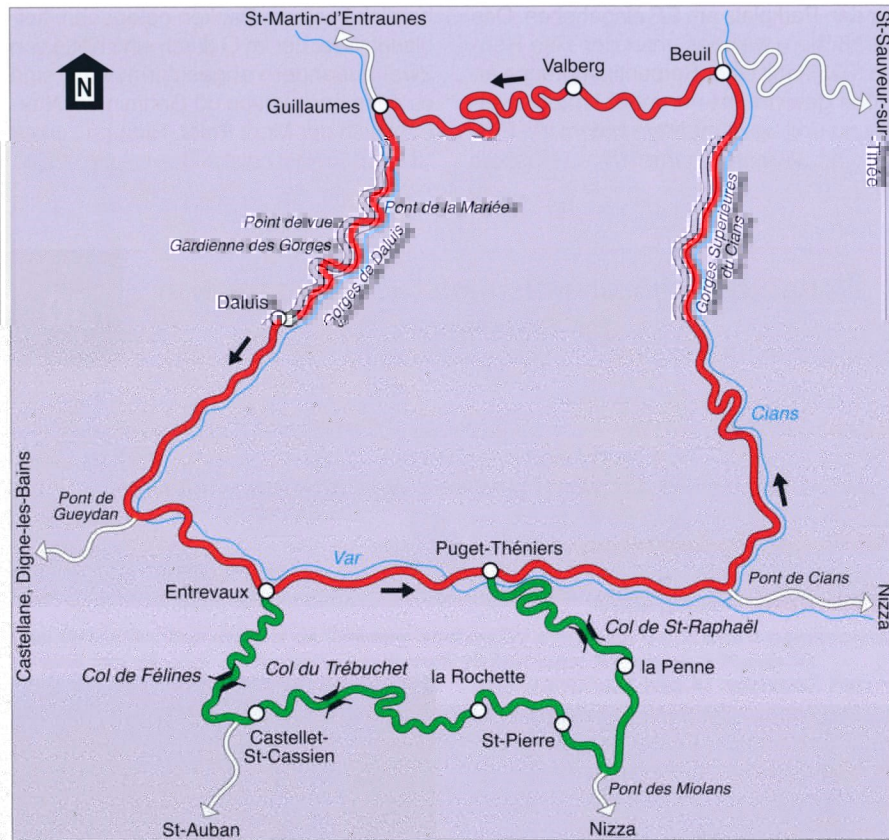
In den Seealpen (Alpes-Maritimes) gibt es zahlreiche Durchbruchstäler von N nach S und daher auch eine Häufung von Schluchtstrecken. Die einen sind nur auf dem Wasserweg, andere auch auf dem Landweg befahrbar. Zu den wohl kuriosesten Alpenstraßen zählen die Schluchtstrecken durch die Gorges de Daluis und die Gorges Supérieures du Cians.

Sie unterscheiden sich durch ihre grundverschiedenen Perspektiven und Raumwirkungen: während man sich bei den Daluisschluchten hoch über den fast senkrecht abfallenden Felswänden bewegt und dabei Schwindel erregende Tiefblicke hat, durchzieht man die Oberen Ciansschluchten auf dem Talgrund. Der vorgegebene Tourenverlauf vermittelt die mannigfaltigen Erscheinungsbilder der Schluchten.

Vom AP Guillaumes unternimmt man zunächst eine Besichtigung der **Daluisschluchten**. Mit dem Pont de la Mariée,



Oberer Ciansschluchten → Runde 40.



Skizze 40 Durch die wildromantischen Schluchtstrecken der Seealpen

einer formschönen Bogenbrücke, welche in kühner Höhe die Schlucht überspannt, kündigt sich der interessanteste Abschnitt an. Mehrmals teilt sich die Straße in kurze Stücke mit Einbahnregelung und vereinigt sich wieder; während eine Fahrtrichtung durch schmale Tunneln der einstigen Eisenbahntrasse geleitet wird, führt die Gegenrichtung meist um die Felsen herum. Das schokoladebraune bis purpurfarbene Schiefergestein reflektiert bei Sonnenbestrahlung in leuchtenden Farben. Besonders eindrucksvoll ist der Tiefblick vom „Point de vue“ (HT) auf den Wasserlauf des Var. Am Ausgang der

Schlucht steht eine große, von der Natur geformte Felsgestalt, die einer Frau mit Kopfbedeckung ähnelt und den Namen „Hüterin der Schluchten“ (Gardienne des Gorges) trägt. 12 km weiter s. mündet am Pont de Gueydan (538) die D 902 in die viel befahrene N 202 bzw. D 4202 ein.

In Begleitung des Varflusses folgt man dieser nach Entrevaux (478). Von Puget-Théniers (410) sind es noch 8 km bis zum Pont de Cians (338), wo die D 28 durch die **Ciansschluchten** li. abzweigt. Die Schluchtstrecken sind vegetationsarm, nur zartgrünes Moos und Rutschwerk klam-



Immer wieder teilt sich die Straße in den **Daluisschluchten**; eine Fahrtrichtung führt durch die ehemaligen schmalen Eisenbahntunneln, die andere um die Felsen herum → Runde 40.



Zu den kuriossten Alpenstraßen zählt die faszinierende Strecke durch die **Daluisschluchten**; den Pont de la Mariée kann man zu Fuß begeben und Blicke in die Tiefe wagen. → Runde 40.

merkt sich an das Gestein. Es sind vor allem die Oberen Schluchten, deren roter Schiefer von unübersehbarer Leuchtkraft ist. Leider haben sie durch Modernisierungsarbeiten manches von ihrer Ursprünglichkeit eingebüßt: Engstellen werden mittlerweile durch 7 Tunnels umgangen, etliche überhängende Felsen wurden abgetragen. Alte Streckenabschnitte wie den „La Grande Clue“ (HT), auf denen die Felswände so nahe zusammentreten, dass kaum noch ein Spalt Himmel zu sehen ist, kann man aber noch zu Fuß besichtigen.

In Beuil (1450) mündet die, über den Col de la Couillole (1678) aus dem Tinéetal heraufziehende D 30 ein. Bis zum Ort Valberg (1669), einer in den vergangenen Jahrzehnten besonders expandierenden Hotel- und Chaletsiedlung mit vorwiegend moderner Architektur, muss man noch rund 200 Höhenmeter auf einer knapp 7



Daluisschluchten → Runde 40.

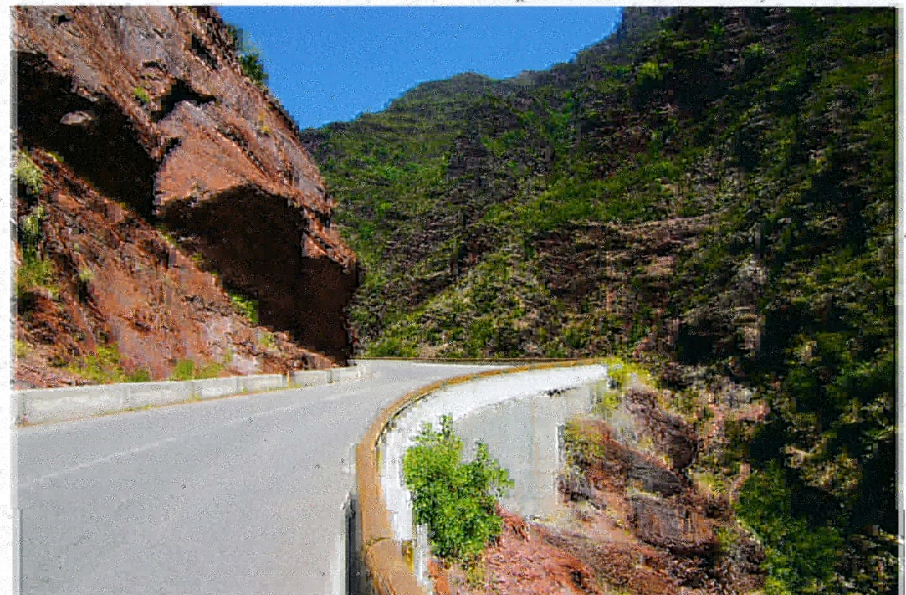
km langen Bergstrecke zurücklegen. Das Umfeld von Valberg ist eine gepflegte, fast parkähnliche Landschaft. Die 14 km lange Abfahrt auf der D 28 bei hervorragend ausgeglichenem Gefälle hinab nach Guillaumes bringt neben dem Erlebnis einer Hügellandschaft auch einen fahrerischen Genuss mit sich. Kurven und Kehren sind gut ausgebaut und vor allem übersichtlich.

Variante: Von Entrevaux über den **Col de Félines (930)**, den **Col de Trébuchet (1141)** und den **Col de St-Raphaël (876)** nach Puget-Théniers. Nur 30 bis 40 km Luftlinie von den belebten Küstenorten der Côte d'Azur entfernt, erstreckt sich in der Abgeschiedenheit ein fast noch unberührter Landstrich: er lässt sich auf durchgehend asphaltierten Straßen durchmessen. In Entrevaux zweigt manre, auf die knapp zweispurige D 9111 ab, welche sich bei max. 13% mittlerlichen Keimern zum Col de Félines hinaufwindet. Während der Fahrt durch Kiefern und Wacholder genießt man herrliche Tiefblicke auf das mittelalterliche Entrevaux mit der Zitadelle und ihrem im Zickzack angelegten, befestigten Aufgang. Von der Scheitelhöhe senkt sich das Sträßchen zum Wegteufung bei Km 9,7 hinab, an der man sich h. hält.

Ab Castellet-St-Cassien ist die D 10 über den Col du Trébuchet vorwiegend einspurig, erst ab dem verträumten Bergdörfle Rochette (917) wieder zweispurig. Auf der einsamen Strecke am S. Fuß des Bergrückens Montagne de Gourdan (11503) sonnen sich gerne Sinaragdeidechsen. Unterhalb von St-Pierre passiert man eine Straußenfarm und mündet in der Brücke vom Violans in die D 2211. Die Aufahrt zum zahnigen Sattel von St-Raphaël erfolgt über la Perne durch die Vorpalen. Nach 15 km ab dem Pont des Violans erreicht man Puget-Théniers an der D 6202. Plus 40 km fahrttechnische Beurteilung: mittel.



Die Farbpalette des meist sehr bröckeligen Schiefergesteins in den Daluisschluchten reicht von schokoladebraun bis purpurfarben. Im Hintergrund: der Pont de la Mariee → Runde 40.



Während die Unteren Gianschluchten aus hellem Kalkgestein bestehen, weisen die Oberen Gianschluchten das für sie typische rote Schiefergestein auf → Runde 40.



Zum auffallend roten Gestein der **Oberen Ciansschluchten** bildet das frische, helle Grün der spärlichen Vegetation einen reizvollen Kontrast → Runde 40.



Vom Orientierungstisch bei **Valberg** lässt sich der westliche Teil des Nationalparks Mercantour gut überblicken; in der Bildmitte li. der Col de Champs, re. der Col de la Cayolle → Runde 40.

Zwischen Tinée und Vésubie*

41

Route: Pont de la Mescla (187) – Gorges de la Mescla – Pont de la Lune – St-Sebastien – la Bollinette – la Bolline – St-Dalmas-Valdeblorre – Abzw. Millefont – Col St-Martin (1500) – Pont Maïssa – St-Martin-Vésubie – Roquebillière-Vieux – Roquebillière – Granges-de-la-Brasque – Col d'Andrion (1681) – Col de l'Abeille (915) – la Tour – Pont de la Lune – Pont de la Mescla. **104 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour



Als AP für diese Rundfahrt auf vorwiegend ruhigen Nebenstraßen wählen wir den Pont de la Mescla. Er liegt 31 km n. vom Flughafen Nizza am Schnittpunkt der D 6202 mit der D 2205; zugleich befindet sich dort der Zusammenfluss von Tinée und Var. – Zunächst geht es durch die **Gorges de la Mescla** zum Pont de la Lune. Die geradeaus weiterführende Strecke tinéeaufwärts Richtung St-Sauveur-sur-Tinée erlaubt eine flüssige Fahrweise. Nach 21 km zweigt man jedoch re. auf die D 2565 ab.

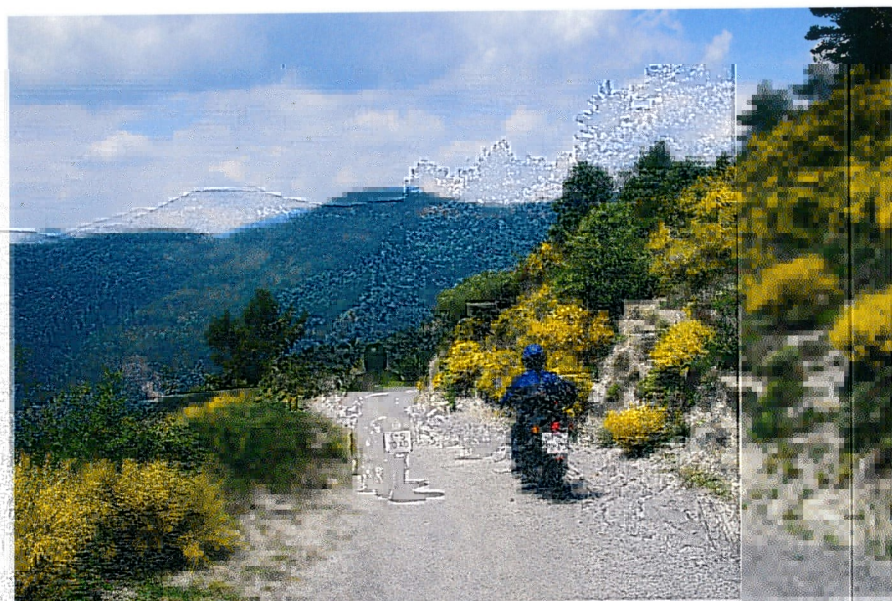
Kurvenreich steigt die zweispurige Asphaltstraße zum **Col St-Martin (1500)** an. Oberhalb von St-Dalmas-Valdeblorre (1290) hat man li. die Abzw. ins „Tal der 1000 Quellen“ → Abstecher. Die Abfahrt auf der bewaldeten Ostrampe nach St-Martin-Vésubie (928) erfolgt über den Pont Maïssa. Auf beiden Rampen sind die Steigungen/Gefälle gut ausgeglichen. Man fährt nun im Tal der Vésubie bis Roquebillière-Vieux um dort re. nach Roquebillière (607) abzubiegen.

Dort nimmt das Bergsträßchen über den **Col d'Andrion (1681)** seinen Ausgang. Bei der Kirche hält man sich li. und folgt

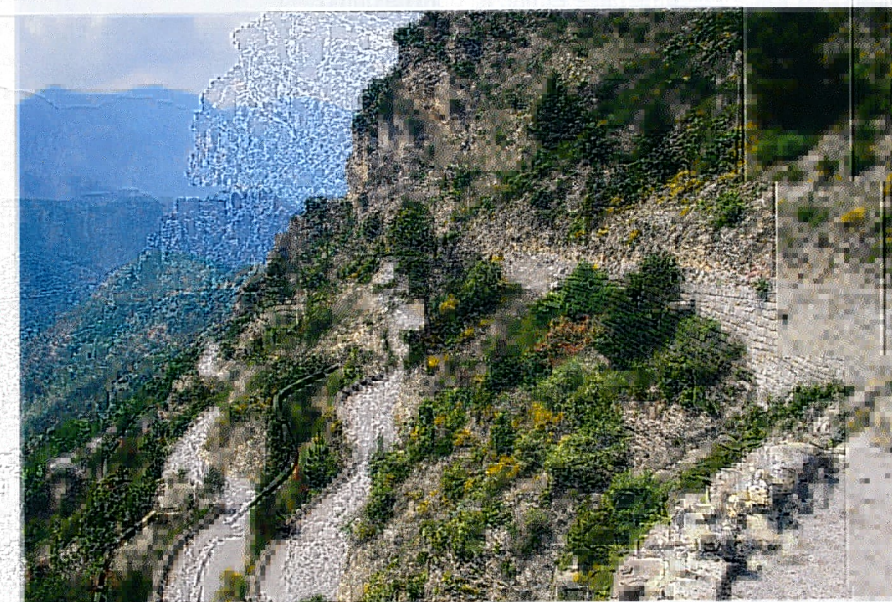
der braun-weißen HT „Granges de la Brasque“. Nach 2.5 km beginnt die als „Route Forestière de l'Albéras“ bez. Schotterstrecke. Sie gewinnt mit 13 Kehren und max. 12% Steigung einen HU von rund 1100 m. Im unteren Abschnitt ist sie ein-



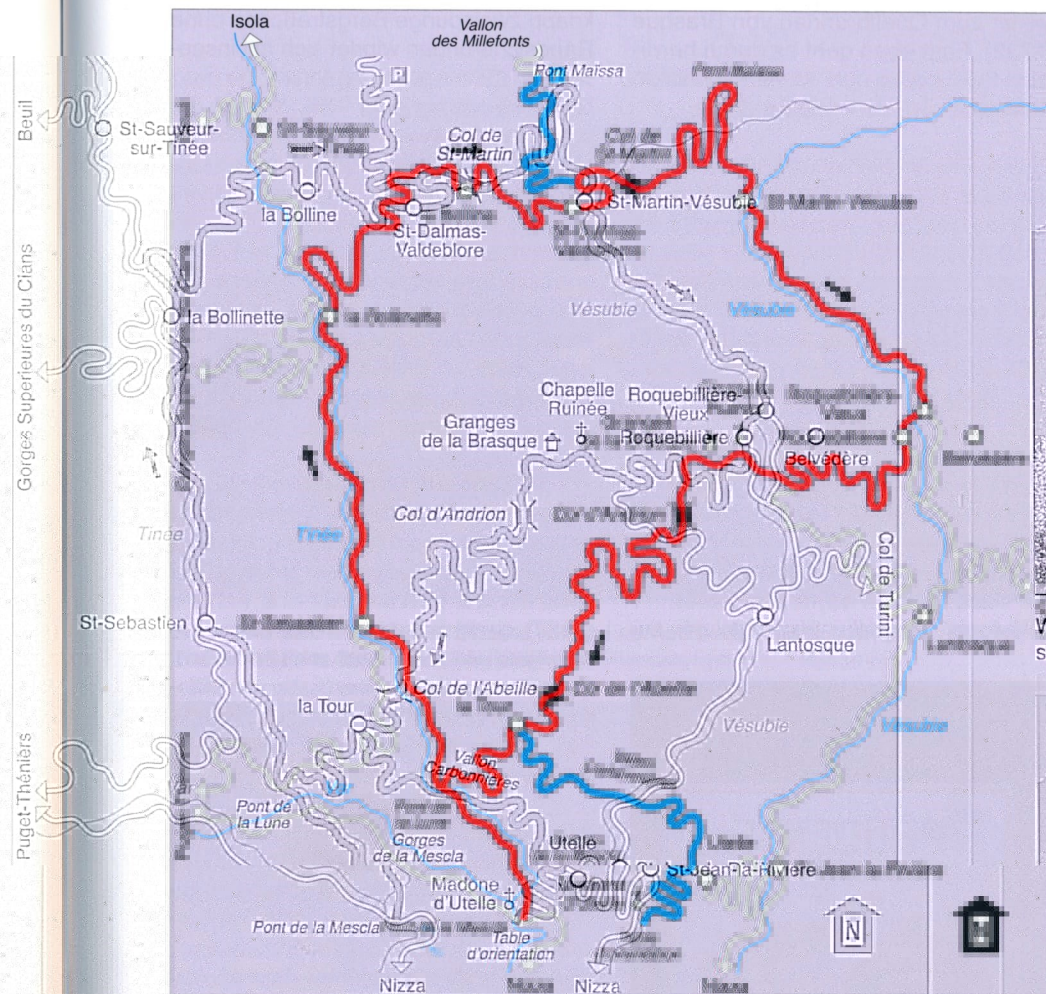
Granges de la Brasque, Ost → Runde 41.



von Granges de la Brasque führt das Straßen von leuchtend gelbem Ginster über den Col d'Andrion zum Col de l'Abeille. Runde 41.



Die Abfahrt vom Col de l'Abeille hinab in das Bergdorf la Tour vollzieht man auf einer Gruppe eng übereinander angeordneter Kehren. Runde 41.



Skizze 41 Zwischen Tinea und Vésubie

bis knapp zweispurig, im oberen nunmehr einspurig. Ließ sich auf das Gelände an dessen Rändern mehrere Rische und Bergdorf. Die teilweise steinigen Bänke oder Rast aufgestellt wurden, hat schlaggefährtete Piste mit betonierten Furchen befand sich in B. in ordentlichem Zustand, und der letzte Kilometer bestand aus einem Erdboden, das nach starken Regenfällen schlammig und glitschig war. Man kommt zu den Hütten von schig sein konnte. Die Abz. nach Nizza bei km 12,1 lässt man liegen, Sammlung von Gedenksteinen und wenig

Runde 41

weiter zum Quellbrunnen von Brasque (1732). Fast eben geht es durch herrlichen Fichtenwald über den Col d'Andrion hinab zum **Col de l'Abeille (915)**.

knapp zweispurige Bergsträßchen ohne Randsicherungen windet sich mit insgesamt 16 Kehren am Hang empor. Die max. Steigung beträgt zirka 12%. Wegen der tiefen Wasserablauffinnen im unteren Ab-

In den unteren Höhenlagen leuchten im Schnitt und der damit verbundenen Gefährdung im schmalen Gelände blühenden Ginster. Fahrt des Aufstiegs gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Vor dem Fürtur waren zwangsläufig reichlich Markierungen am Straßenrand, doch beim Brunnenhaus zu einer Pause im Schatten einladet. Am Port de la Lurde gebracht oder sind teilweise verwittert, münden wir schließlich wieder in die D. D. sodass man sie meist schlecht erkennen kann. Nach 9,6 km aussichtsreicher Str. bildet ein geräumiger Parkplatz (2040) den EP. Dort endet auch der Teelieg.

Absteigen von St. Dalmas Valdeblore (1290) zum Vallon des Millefonds. Zirka 1,5 km nördl. des Ortes verlässt man die D. 2585 und biegt von der zweiten Kehle auf das asphaltierte Sträßchen in das Tal. Nur Berechtigte ausgenommen sind. Sie den 1000 Quellen ab, braunweiße HT leitet mit drei Kehren über eine Anhöhe „Millefonds“. Das kühl angelegte, ein bis (2157), senkt sich dann in das Vallon des Millefonds und endet nach zirka 3 km blind. Die höhengelegene Seenplatte von Millefonds ist nur auf Waldwegen erreichbar. Hin und zurück 19 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

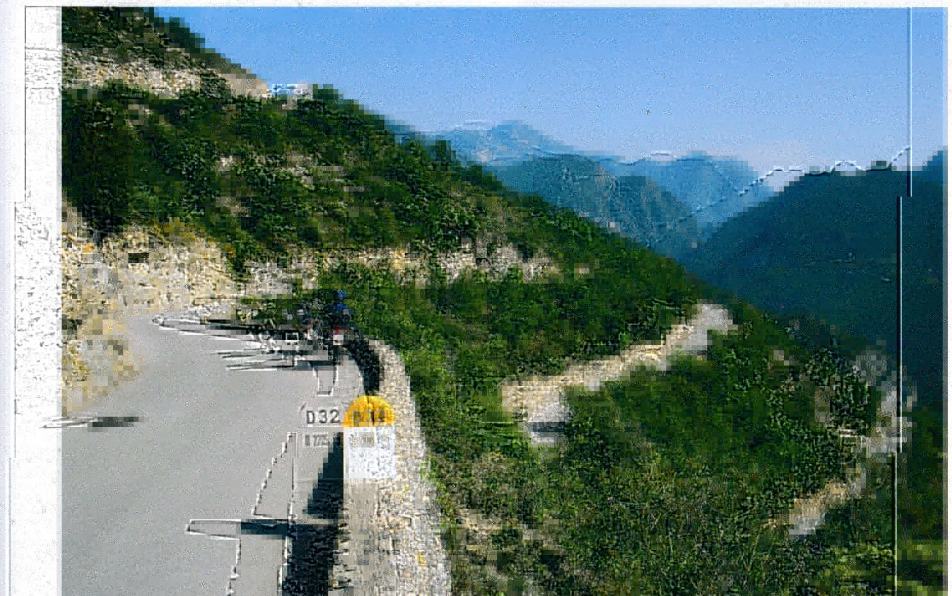
Absteigen von Ma Tour (598) zur Wallfahrtskirche Madone d'Uttele (1174). Haltepunkt am Brunnenhaus. So leitet die D 32 zunächst hinab in das Vallon de Carbonnières, um dann weiter anzusteigen. Die vorwiegend einspurige Asphaltstraße hat keine Randsicherungen und wird nur mäßig instand gehalten. Gefälle bzw. Steigungen messen max. 14%. Nachdem man zwei Tunnel passiert hat, trifft man auf die von Uttele bzw. St. Jean la Rivière herabziehende Serpentinstecke.

Man folgt der asphaltierten D 32, 132, welche sich schon bald verschmälert. Warnfahnen ermahnen zu einer vorsichtigen Fahrweise. Mit sechs Kehren etlichen Engstellen und unübersichtlichen Kurven gelangt man hinauf zur Wall-

Runde 41



Die Wallfahrtskirche **Madone d'Uttele** befindet sich auf einer aussichtsreichen Hochfläche; die Fortsetzung des Sträßchens leitet zu einem Orientierungstisch. Runde 41.

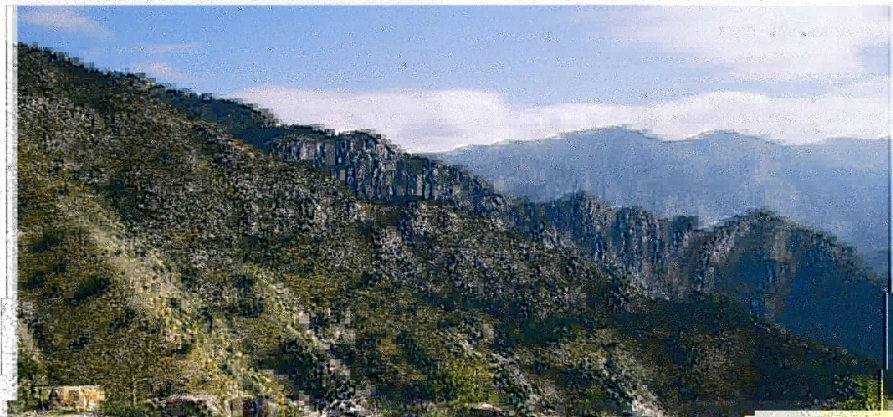


Kehrenreich ist die Abfahrt vom verträumten Bergdorf **la Tour des Finéts**; sie bietet Tieflücke auf den türkisfarbenen Fluss und die D. 2205. Runde 41.

Runde 41



Durchwegs asphaltiert ist das leeren und aussichtsreiche Sträßchen bis zum Parkplatz. Mülleimer sind doch vorhanden und in Ordnung gehalten. Rinde 44!



Runde 41, Runde 42

fahrtskirche; nebenan befindet sich eine kleine Wirtschaft. Fährt man auf dem Hochplateau noch 600 m weiter, so erreicht man den markanten Aussichtspa-

villon mit Orientierungstisch. An klaren Tagen ist das 360°-Panorama beeindruckend. Hin und zurück 42 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Im Hinterland der Côte d'Azur*

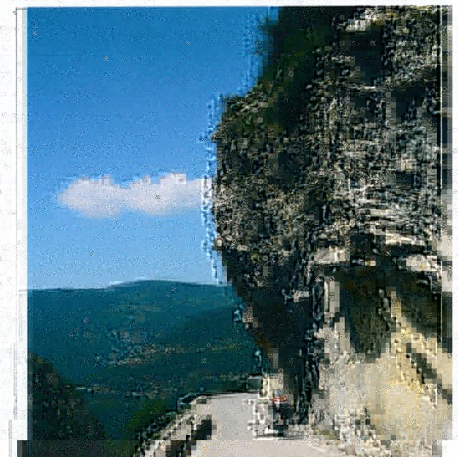
42

Route: Nizza – le Plan – Levens – Duranus – Belvédère du Saut des Français – St-Jean-de-Rivière – La Bollène-Véran – Col de Turini (1607) – Moulinet – N.D. de la Menour – Gorges du Piém – Sospel – Col de Braus (1002) – l'Escarène – Col de Nice (442) – Nizza 1311 m.

Fachtechnische Beurteilung: mittel

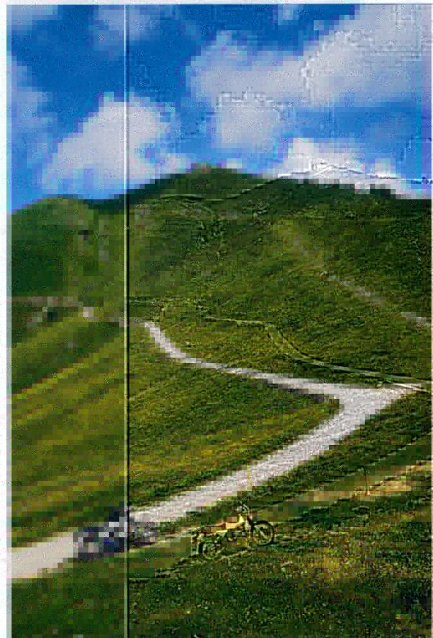
Zeit aufwenden: Tägestouren

Während die viel befahrene D.602 vom Flugfeld Nice-Gêres-Azavias wird durch einen Kanal bis zum Plan-du-Vanizent, benützt die betrachtete D.19 das übliche Hügel-land in N von Nizza, berührt bei Le Plan-aizyoll und aussichtsreich gelegene Tourrette-Levens und weiter in Levens (570), umlaufend mit Ufer der Vesubie bei Durance zum Belvédère du Saucetles Frans- çais z. gelangen 55 km weiter mündet sie bei St-Jean-la-Rivière in die Abstraße 101. Die Vesubie zuwärts in der den 2565 verlässt man erst wieder in der Abzweigung D.70 innerhalb der Collène-Vesubie (690).





Ostrampe des Col de Braus mit Blick auf das Fort am Mont Barbonnet → Runde 42.

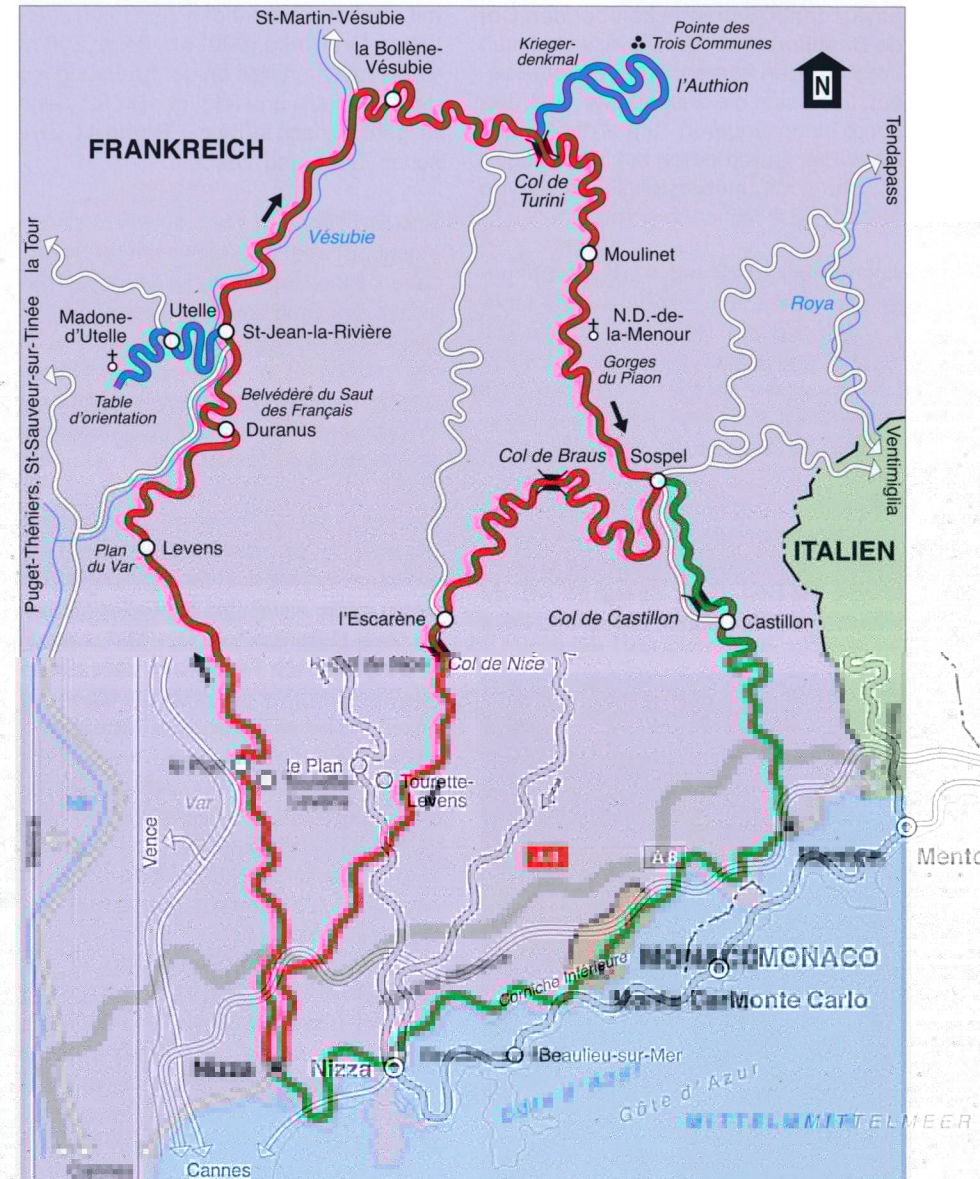


Rundstrecke am l'Authion → Runde 42

Die Straße, welche mittels zahlreicher Kunstbauten (Brücken, Stützmauern) einen HU von 1100 m auf 1100 m auf relativ kurzer Distanz überwindet. Hier sind die Steigungen meist sehr ausgiebig ausgeglichen worden und überschreiten nie mehr als 10%. Man zählt während der Auffahrt 19 Kehren und zahlreiche S-Kurven.

Die Südrampe über Moulinet (801) hinab nach Sospel (349) weist sogar 25 Kehren auf. Hervorzuheben ist auf dieser Strecke der Aussichtspunkt N.D.-de-la-Menour (1750), der Zugang zur Kapelle erfolgt auf einer Steinbrücke, die sich malerisch über die Straße spannt. Anschließend leitet die D 2566 durch die Gorges du Piaon.

Von Sospel folgt man der großzügig ausgestatteten D 2204 über den Col de Braus (1003) und (1002) und bei 13% Gefälle hinab nach l'Escarène (357). Die Serpentinestrecke gewährt gute Aussicht nach S. Über



Skizze 42 im Hinterland der Côte d'Azur

den zahlreich Col de Nice (412) hat man Var hinter sich. Von Sospel über Menton (dann noch 15 km bis an den Stadtrand) nach Nizza. An der Straßengabelung von Nizza zurückzulegen. S von Sospel hält man sich in um auf

gewundener Bergstrecke über den **Col de Castillon (706)** zu fahren, wobei man am Pass den kurzen Scheiteltunnel benützt; re. leitet die ausgebaute Talstraße durch einen längeren Tunnel direkt nach Castillon. Durch einen schluchtartigen Abschnitt mit unübersichtlichen Kurven führt die D 2566 nach Menton.

mit etlichen Serpentinien zum mittelalterlichen Ort Utelle (800) an, 9 km. 500 m weiter hält man sich an der Kreuzung vor dem Tunnel li. und folgt der D 132, denn re. geht es nach la Tour → **Route 41**, Zwischen Tinée und Vésubie.

Die Straße mit noch 3,8 km nur noch einseitiger, aber mit Ausweichstellen versehen. Eine Gefährdungslage wird der Verkehr auf der schmalen, unübersichtlichen Strecke. Abschnitte mit sehr steilen Böschungen sind zu vermeiden. Mit mehreren Kurven erreicht man die Talsohle.

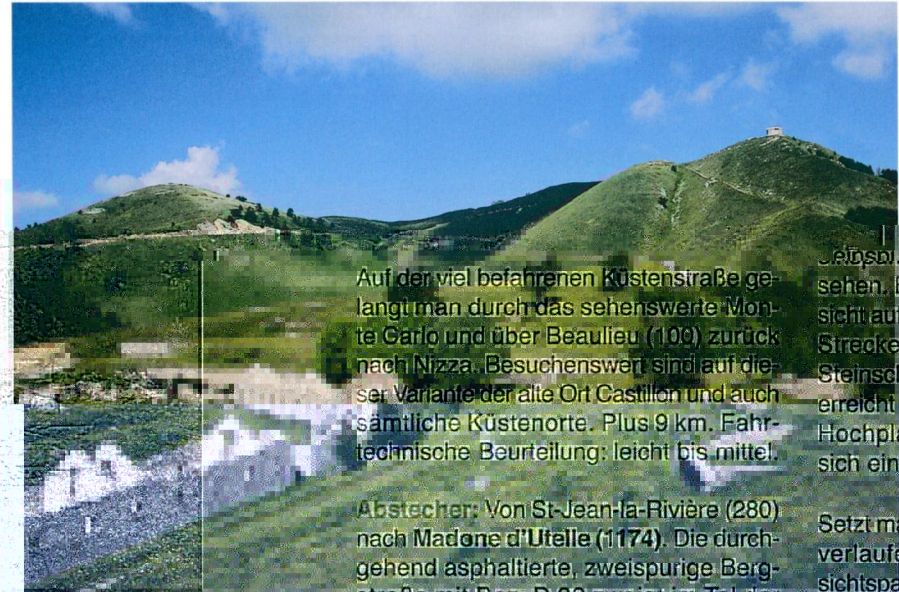
Abstecher: Von St-Jean-la-Rivière (280) nach Madone d'Utelle (1174). Die durchgehend asphaltierte, zweispurige Bergstraße mit Bez. D 32 zweigt im Tal der Vésubie von der Hauptstraße ab und steigt

Eine interessante Schleife führt zu den weit verstreuten, ehem. Befestigungsanlagen von l'Authion; re. oben erkennt man das Gipfelort auf der Pointe des Trois Communes.

in die glitzernde Fenne folgt dem alten Band des Var bis zu seiner Mündung in das Mittelmeer. Über dem Wasserspie- meist Dunst aus und be- sch weiter reichende Sicht. hlt Madone d'Utelle aber sten, anfahrbaren Zielen der Côte d'Azur. Hin und Fahrtechnische Beurtei- mittel.

Abstecher: Vom Col de Turini (1607) zu den ehem. Militäranlagen von l'Authion. Den Scheitelpunkt nimmt D 68 ihren Ausgang und Kehren zum Camp d'Ar- nach 4 km beginnt beim (1889) eine interessan- dstraße, für deren Be- ahnregelung gegen den 1899 Ruhege Schie- asphalziert, teilweise weist Steigungen bzw. 2% auf.

Die teilweise schmale D 19 berührt das Dorf Duranus und senkt sich anschließend in die Gorges de la Vésubie hinab, um in St-Jean-la-Rivière die Talsohle zu erreichen.



Auf der viel befahrenen Küstenstraße ge- langt man durch das sehenswerte Mon- te Carlo und über Beaulieu (100) zurück nach Nizza. Besuchenswert sind auf die- ser Variante der alte Ort Castillon und auch sämtliche Küstenorte. Plus 9 km. Fahr- technische Beurteilung: leicht bis mittel.

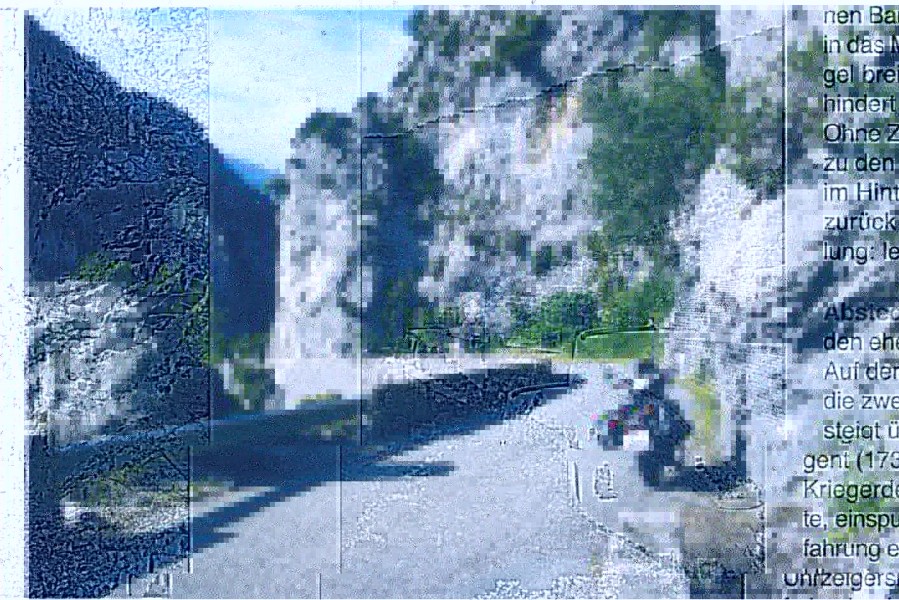
Abstecher: Von St-Jean-la-Rivière (280) nach Madone d'Utelle (1174). Die durch- gehend asphaltierte, zweispurige Berg- straße mit Bez. D 32 zweigt im Tal der Vésubie von der Hauptstraße ab und steigt

Jahreslang abe- sehen. Eine Gef- sieht auf der sch- Strecke. Abschn- Steinschlaggefa- erreicht man die- Hochplateau; g- sich eine kleine

Setzt man die Fa- verlaufend fort, siehtspavillon mi- wenig weiter en- an einer Relais- in die glitzernde

nen Band des V- in das Mittelme- gel breitet sich- hindert eine no- Ohne Zweifel zä- zu den lohnend- im Hinterland d- zurück 87 km. lung: leicht bis

Abstecher: Von- den ehem. Milit- Auf der bewald- die zweispurige- steigt über drei- gent (1737) an. N- Kriegerdenkmal- te, einspurige Rur- führung eine Einb- unthegerisinn gut. U- fe ist durchgehend- randgesichert und v- Gefälle von max. 1



Col de Turini, Ostrampe

Zunächst zieht das Sträßchen an den Südhängen entlang, ändert bei einer Schärferei seine generelle Richtung und steigt zum Plan Caval (1860) an. Das weitläufige, hügelige Gelände ist von den Ruinen ehem. Forts, Bunker, Kasernen und Stallungen nahezu übersät; Tafeln warnen vor explosiven Kriegsrelikten abseits der Wege. Vom Parkplatz (2026) mit der Gedenktafel unterhalb der **Pointe des**

Trois Communes (2080) lohnt es sich, einen Spaziergang zum verfallenen Gipfelfort zu machen, 10 Gehmin. Seine exponierte Lage bietet prächtige Ausblicke auf das Hinterland von Nizza und die Höhenzüge ö. des Royautes. In einem Bogen umfährt man das Fort la Forca (2075), ehe sich die Runde beim Kriegerdenkmal schließt. Hin und zurück 17 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.

43

Um den Großen Canyon des Verdon***

Route: Pont-de-Soleils (652) – Trigance – La Courneville – Balcons de la Mescla – Pont de l'Artuby – Tunnel de Fayet – Falaise des Cavaliers – Cirque de Maumale (1201) – Col d'Illoire (964) – Aiguines – Lac de Ste-Croix – St-Clair – Col de l'Olivier (711) – Belvédère de Mayreste (801) – Col d'Ayens (11032) – La Palud-sur-Verdon – Auberge du Point Sublime – Tunnel du Tussét – Pont-de-Soleils. 87 km.

Fahrttechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

Beim **Grand Canyon du Verdon** handelt es sich um die gewaltigste und eindrucksvollste Schlucht Europas, welche den berühmten Canyons Nordamerikas nur wenig nachsteht. Auf einer Strecke von 21 km fließt der Verdon, welcher sein Quellgebiet am Col d'Allos hat, zwischen senkrechten Felswänden hindurch, die eine Höhe bis knapp 800 m erreichen und an manchen Stellen durch einen nur 15 m breiten Spalt voneinander getrennt sind.

Vom Straßenknoten Pont-de-Soleils lässt sich der Große Canyon auf guten und absonstweise aussergewöhnlichen Straßen umfahren. Eine Rundfahrt mit allen Absteigern nimmt zirka 3 bis 4 Stunden in Anspruch, wobei die wichtigsten Aus-

sichtspunkte und Sehenswürdigkeiten aufgesucht werden sollten. Die Fahrbahnbreiten schwanken zwischen 8 und 7 m, vor Engstellen wurden Ausweichen angelegt. Überall findet man Asphaltbelag vor. Die Tunnelstrecken sind zweispurig, Steigungen bzw. Gefälle überschreiten nirgends 12%. Die Aussichtskanzeln sind gut beschildert.

Vom AP Pont-de-Soleils folgt man zunächst der D 955 über die Verdonbrücke bis zur Abzw. der D 90 vor Trigance, 16 km. Nun geht es teils auf schmalerem Sträßchen zum Grand Tignes (703) vor, wo man den Jabron überquert. Dann wechseln stärkere Steigungen mit Gefällestrecken, bis man an die Einföhrung zum D 715 bei-



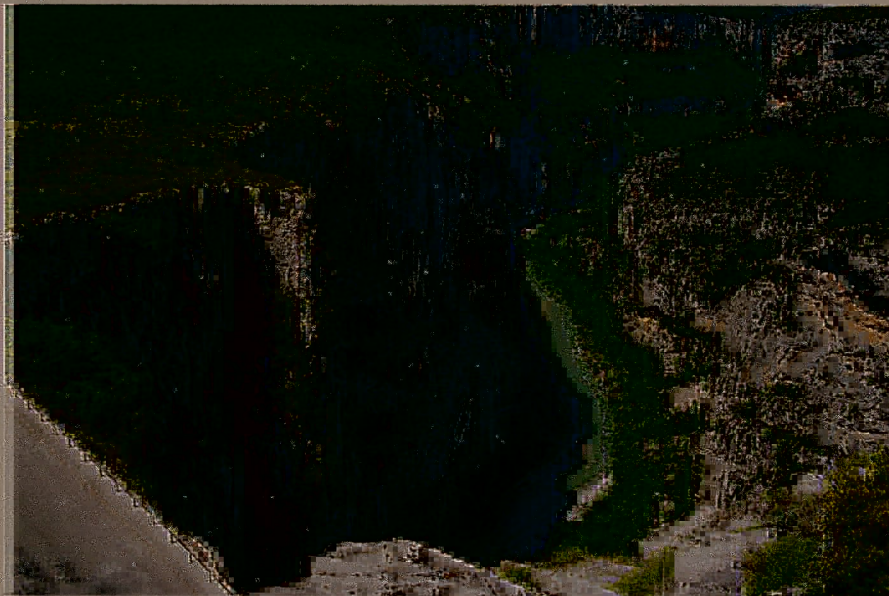
Die aussichtsreiche **Route des Crêtes** kann nur im Uhrzeigersinn durchgehend befahren werden. Blick auf die gegenüberliegenden Tunnel de Fayet → Runde 43.



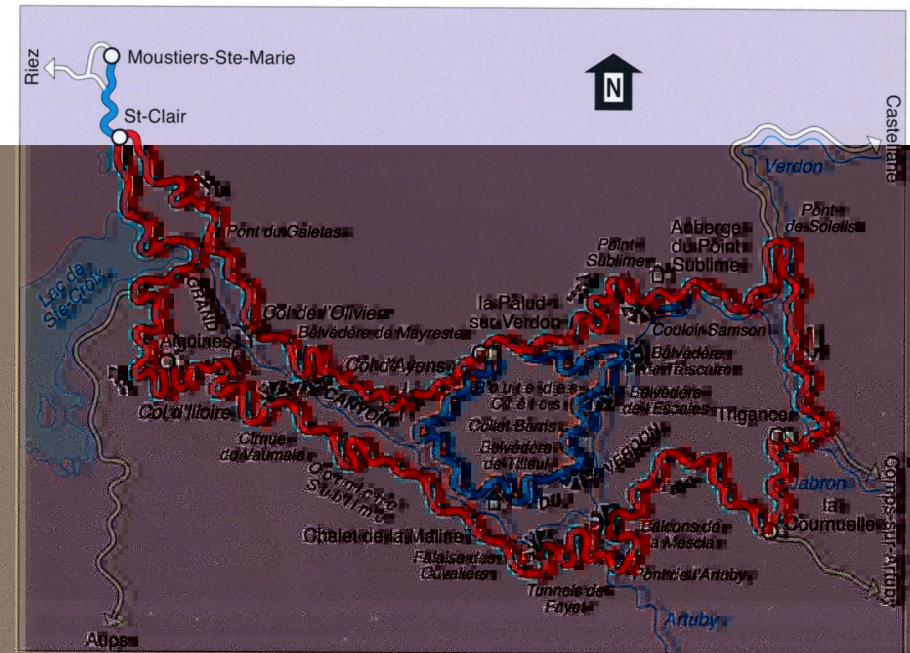
Von St-Clair im Norden des Lac de Ste-Croix steigt die D 952 zum Col de l'Olivier an und setzt sich hoch über der Verdon Schlucht zum Col d'Ayens fort → Runde 43.



Beim **Orque de Vaumale** bietet die **Corniche Sublime** eine grandiose Aussicht auf den **Lac de Ste Croix** und den türkisfarbenen **Verdonfluss**. Runde 43.



Von der Parkbucht im Westen des **Tunnels de Fayet** genießt man in posante Tiefblick» den berühmten **Grand Canyon du Verdon**. Runde 43.



Skizze 43: Um den Großen Canyon des Verdon

In **la Courneuve** kommt weitere 6 km. Von dort gelangt man über die aussichtsreichen **Balecons de la Mescla** mit Schwindelerregenden Tiefblicken auf den Zusammenfluss von **Albby** und **Verdon** zum eindrucksvollen Bauwerk der **Albby** Brücke, die überspannt den Fluss mit einem eleganten, 119 m weiten Bogen, 189 m hoch über den Schlucht!

Die nun ansteigende **Corniche Sublime** setzt sich windungsreich fort, zuerst durch die Tunnel von **Fayet** (940), und dann durch die Felsenge von **Cavalliers**. Unweit des **Orque de Vaumale** erreicht die Aussicht vom höchsten Punkt (1291). Die Felsenreicht von dort nach NW bis zum jenseits der **Durance** auf den **Stagnal de Lure** (1820) zu dem sich eine Straße

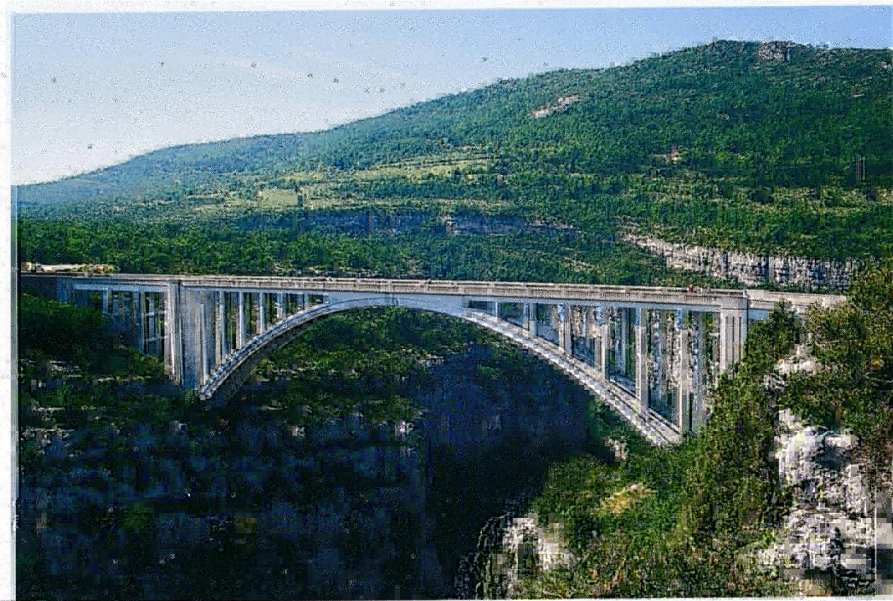
Horizontale zeigen sich die Umrisse des **Mont Ventoux** (1989) ab, dann in bekannten Windfang am Westende der Alpen ist. Tiefblicke richten sich auf den Schluchtausgang, welchen von einem gewaltigen Felsgrat wie ein gegittertes scheint.

Die **DT 71** leitet nun mit einigen Windungen über den **Col du Lure** (969) nach **Alguines** (823) weiter. In deren Fortsetzung führt die **DT 9** zum großen **Stausee von Heiligkreuz** **Lac de Ste Croix** hinab. Der **Verdon** wird beim **Pont du Galetas** (489) überquert, mit Tretbooten kann man von dort aus das Ende der Schlucht auf dem Wasserweg erkunden!

Von **St-Clair** setzt sich die Rundfahrt auf der rechts am **DT 92** **hügeligen** **Col du Lure** (1820) zu dem sich eine Straße nachschlangelt. Ganz hinten am **Col de l'Orque de Vaumale** und weiter



An der Abbruchkante zur Verdon Schlucht befinden sich die **Balcons de la Mescla**; gut verteilten lässt sich von dort auch die gegenüberliegende Route des Crêtes → Runde 43.



Hoch über dem Fluss wurde der **Pont de l'Arche** errichtet; besonders Wagemutige benutzen die Brücke auch zum Bungeejumping → Runde 43.

über den **Col d'Ayens (1032)** nach la Palud-sur-Verdon fort. Die Strecke zum EP am Pont-de-Soleils führt an der „Auberge du Point Sublime“ vorbei; das Hotel liegt unterhalb des Dorfes Rougon (960). Vom Parkplatz gegenüber leitet ein Fußweg in wenigen Min. zum „**Point Sublime**“; er bietet einzigartige Tiefblicke auf den Anfang der Schlucht.

Abstecher: Von St-Clair nach **Moustiers-Sainte-Marie (631)**. Nicht versäumen sollte man den Besuch dieses echt provenzalischen Dorfes, welches einst durch die Erzeugung von Fayence-Geschirr große wirtschaftliche Bedeutung hatte. Ein Fayence-Museum ist im dortigen Gemeindehaus eingerichtet. Hin und zurück 15 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht.

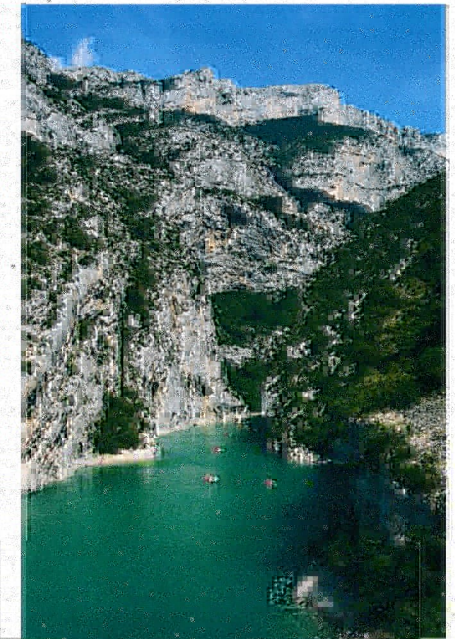
Abstecher: Von la Palud-sur-Verdon zur **Route des Crêtes**. Es handelt sich bei ihm um eine außergewöhnlich interessante, 28 km lange Ringstraße, deren Kernstück auf dem, der Corniche Sublime gegenüberliegenden Hochufer angelegt wurde. Sie vermittelt besonders eindrucksvolle Tiefblicke in den Grand Canyon du Verdon und eine umfassende Aussicht auf den Verlauf der Route.

Wegen zahlreicher Engstellen, die in der Vergangenheit bei Begegnungen größerer Fahrzeuge Staus auslösten, wurde der mittlere Abschnitt als Einbahnstraße ausgewiesen; eine durchgehende Befahrung der Route des Crêtes ist daher nur im Uhrzeigersinn möglich!

Zirka 11 km ö. von la Palud-sur-Verdon findet man re. die Abzw. der Rundstrecke mit Bez. D 23. Zunächst überwindet die Straße einen spitzen Sporn mit dem „**Belvédère de Tréscaille**“; sie leitet in ein Tal, in dem man an der Baie de l'Escalade steigt. Es folgen nun mehrere Aussichtspunkte, die einzeln wieder „**Belvédère de l'Escalade**“

lès“ und der „**Belvédère de Tilleul**“ mit fantastischen Fern- und Tiefblicken. An den nö. Abhängen des Collet Barris (1459) erreicht die Strecke ihren höchsten Punkt in 1330 m. Während der Abfahrt zum Châlet de la Maline (893) passiert man zwei Tunnels und genießt eine herrliche Sicht auf die Corniche Sublime. Direkt im Ort la Palud-sur-Verdon mündet man wieder in die D 952 ein. Hin und zurück 23 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Abstecher: Ö. des „Point Sublime“ zweigt unmittelbar vor dem Tunnel du Tusset (780) re. ein schmales Stichsträßchen mit Bez. D 23^B ab, das zum „**Belvédère du Collet Samsen**“ hinableitet. Der Parkplatz am Ende der Straße dient sowohl Wanderern als auch Kajakfahrern als AP. Hin und zurück 3 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.



Blick vom **Pont du Galéas** auf das Ende des Grand Canyon du Verdon → Runde 43.

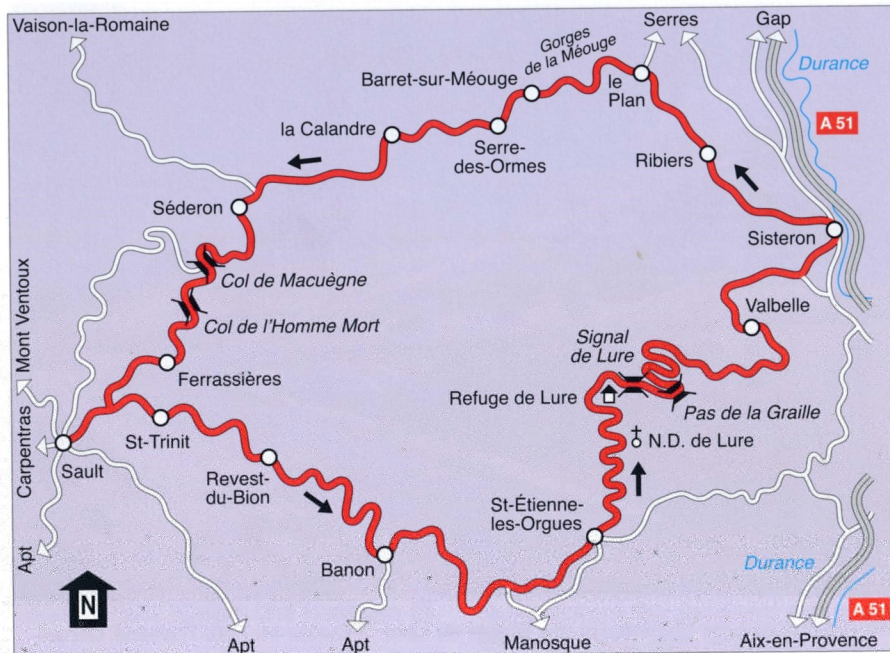
Route: Sault (765) – St-Trinit – Revest-du-Bion – Banon – St-Étienne-les Orgues – Ref. de Lure (1572) – Signal de Lure (1750) – Pas de la Graille – (1597) – Valbelle – Sisteron – Ribiers – le Plan – Gorges de la Méouge – Barret-sur-Méouge – Serre-des-Ormes – la Calandre – Séderon – Col de Macuègne (1068) – Col de l'Homme Mort (1213) – Ferrassières – Sault. **170 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: Tagestour

W. der Duranc... W. der Duranc... Begegn... dem Reiser... chens die Montagne de Lure. Ihre höchs... den eine südfranzösische Macchia... in Kunde der Signal de Lure. vermittelt





Skizze 44 Über die Montagne de Lure

weite Schleifen senkt sich das Sträßchen in das Grand Vallon und hinab nach Valbelle. Nach 16.2 km ab der Scheitelhöhe lädt ein Picknickplatz im Föhrenwald (Aire de Saint Robert) zur Rast ein. In der Talsohle trifft man auf die D 946 und hält sich re., bald darauf folgt li. die Abzw. nach Sisteron (490), HT.

Das alte Festungsstädtchen befindet sich am Engpass der Durance; hoch ragen die gewaltigen Felsriegel mit den markanten, fast senkrechten Gesteinsschichten auf. Sie sind das Wahrzeichen der Stadt und ein beliebtes Fotomotiv. Sehenswert ist die Altstadt mit den engen Gassen und die Zitadelle. Etliche Gasthäuser sorgen für das leibliche Wohl. – Man setzt die Rundfahrt auf der geradlinigen D 948 über Ribiers nach le Plan fort, um dort li. in die **Gorges de la Méouge** abzubiegen. Das

grünlich bis türkisfarbene Wasser des Flusses sägte die Schlucht in den hellen Kalkfels. Auf der abwechslungsreichen Strecke passiert man einen Tunnel und hat mehrere Möglichkeiten für ein erfrischendes Bad. Auffallend sind die sehr ausgeprägten Felsschichten.

Bis Séderon legt man von Barret-sur-Méouge 20 km durch eine provenzalische Kornlandschaft zurück. Es folgt eine kurvige Bergstrecke über eine Pässeschaukel. Zunächst geht es mit einer lang gezogenen Schleife zur Straßenteilung am **Col de Macuègne (1068)** hinauf, wo man sich li. hält, dann zum **Col de l'Homme Mort (1213)**. Auf seiner Südrampe wurde 4 km vor Ferrassières an einer Aussicht bietenden Parkbucht ein Orientierungstisch aufgestellt. Die D 63 verbindet auf kürzestem Weg mit dem AP Sault.



Am Horizont li. erreicht die vom Wind geprägte Scheitelstrecke des **Signal de Lure** ihren höchsten Punkt; auf den Gipfel führt ein teils asphaltiertes, teils geschottertes Sträßchen → Runde 44.



In der **Gorges de la Méouge** leiten einige Fußsteige hinab zum Fluss; an heißen Tagen wird diese Gelegenheit gerne für eine Abkühlung genutzt → Runde 44.

Route: Sault (765) – le Chalet Reynard – Col des Tempêtes (1829) – Mont Ventoux (1909) – Malaucène – Entrechaux – Col St-Michel (347) – Pierrelongue – Cost – Col de Fontaube (655) – Col des Aires (640) – Reilhanette – Aurel – Sault. **99 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: mittel

Zeitaufwand: ca. 3 Stunden

Die Route führt von Sault über le Chalet Reynard zum Col des Tempêtes (1829 m) und weiter zum Mont Ventoux (1909 m). Der Mont Ventoux ist ein bekannter Berg, der von Sault aus gesehen werden kann. Die Route führt über Malaucène, Entrechaux, Col St-Michel (347 m), Pierrelongue, Cost, Col de Fontaube (655 m), Col des Aires (640 m), Reilhanette, Aurel und zurück nach Sault.

Die Route führt von Sault über le Chalet Reynard zum Col des Tempêtes (1829 m) und weiter zum Mont Ventoux (1909 m). Der Mont Ventoux ist ein bekannter Berg, der von Sault aus gesehen werden kann. Die Route führt über Malaucène, Entrechaux, Col St-Michel (347 m), Pierrelongue, Cost, Col de Fontaube (655 m), Col des Aires (640 m), Reilhanette, Aurel und zurück nach Sault.

Die Route führt von Sault über le Chalet Reynard zum Col des Tempêtes (1829 m) und weiter zum Mont Ventoux (1909 m). Der Mont Ventoux ist ein bekannter Berg, der von Sault aus gesehen werden kann. Die Route führt über Malaucène, Entrechaux, Col St-Michel (347 m), Pierrelongue, Cost, Col de Fontaube (655 m), Col des Aires (640 m), Reilhanette, Aurel und zurück nach Sault.

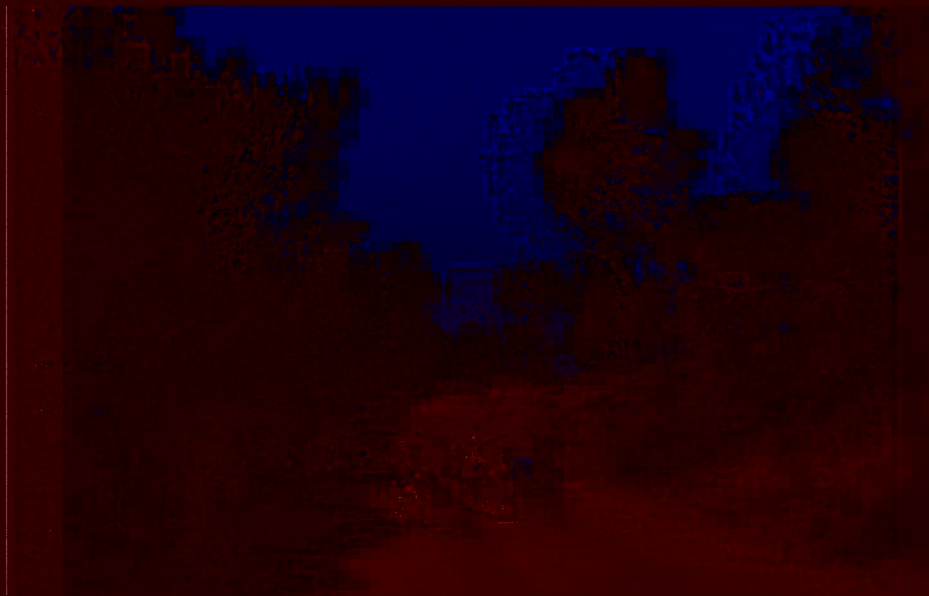
Die Route führt von Sault über le Chalet Reynard zum Col des Tempêtes (1829 m) und weiter zum Mont Ventoux (1909 m). Der Mont Ventoux ist ein bekannter Berg, der von Sault aus gesehen werden kann. Die Route führt über Malaucène, Entrechaux, Col St-Michel (347 m), Pierrelongue, Cost, Col de Fontaube (655 m), Col des Aires (640 m), Reilhanette, Aurel und zurück nach Sault.



Col de Fontaube (655 m)



Mont Ventoux (1909 m) - der bekannteste Berg der Provence, der von Sault aus gesehen werden kann.



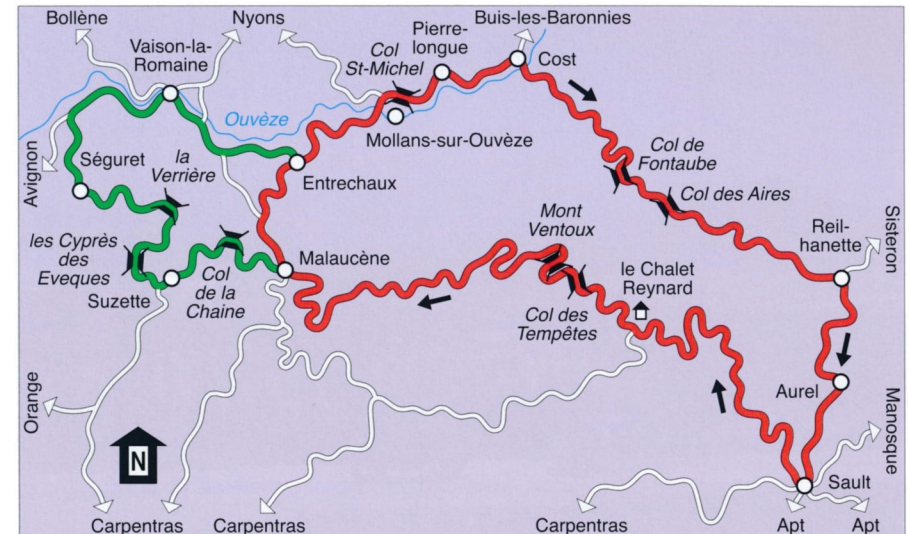
Mont Ventoux (1909 m) - der bekannteste Berg der Provence, der von Sault aus gesehen werden kann.



Östlicher Anstieg durch Schuttfelder zur kahlen, vom Wind beherrschten Gipfelkuppe des **Mont Ventoux**; die Schneestangen verbleiben das ganze Jahr auf ihrem Platz → Runde 45.



Die NW-Rampe des **Col de Fontaubert** wird von Ginsterbüschen gesäumt; das leuchtend gelb blühende Strauchwerk ist in Südfrankreich sehr verbreitet → Runde 45.



Skizze 45 Über den Mont Ventoux

diese „Diretissima“ durch das Massif de Cèdres ist für den allg. Verkehr gesperrt. – Im unteren Teil gelangt man durch Kiefern- und Zedernwälder; gegenüber eines Gasthauses wurde im Schatten der Bäume ein Rastplatz bei einer Quelle angelegt. Schließlich erreicht man den w. Basisort Malaucène (377).

Wir setzen unsere Rundfahrt über Entrechaux fort; oberhalb des Ortes steht eine Burgruine. Bestens ausgebaut leitet die D 5 über den zarten **Col St-Michel** (347) Mollans-sur-Ouvèze mit seinen engen Gassen wird dabei umfahren. Vorbei an der kegelförmigen Kirche von Pierre-longue, die von ihrer Gestalt her an eine Pyramide erinnert, geht es nach Cost.

Im Dorf biegt man rechts ab und nimmt das schmale Sträßchen, welches mit mehreren Serpentina zum **Col de Fontaubert** (655) ansteigt. Die Karstlandschaft des Passes wird vom schrillen Gelb der blühenden Ginsterbüsche dominiert. Über

den benachbarten **Col des Aires** (640) gelangt man nach Reilhanette. Zuletzt führt die D 942 über Aurel in das von Lavendelfeldern umgebene Sault zurück.



Variante: Von Malaucène über **Séguret** und **Vaison-la-Romaine** nach Entrechaux. Zunächst leitet die knapp zweispurige D 90 über den **Col de la Chaine** (472) nach Suzette. Bei Km 8.2 biegt man rechts ab „HT „Château Neuf“. Im Blickfeld hat man die bizarren Felsnadeln der Dentelles de Montmirail.

Schon bald setzt die nun mehr einspurige Schotterstrecke über die Antiklinalen **Cyprès des Eveques** (496) ein. Sie weist im Bjschlaglöcher und Wasserpfützen auf, die aber umfahren werden konnten; kurze, größere Passagen wechselten mit niedrigen und sandigen Abschnitten durch Kiefern- und Pinienwald. Die Steigungen bzw. Gefälle betragen max. 10%. An der Wegteufung in **Verrière** (491) hält man



Die Abfahrt von der Weggabelung la Verrière und dem Hochplateau in das alte Bergdorf Séguret verläuft abschnittsweise durch Weinberge → Runde 45.



Auf der Scheitelstrecke des **Col de Fontaube** ist man von einer Karstartigen Landschaft umgeben; der Übergang wird wenig befahren → Runde 45. Foto Thanalak Denzel

sich li., es folgen 300 m Asphalt. In Sichtweite befindet sich ein einsam gelegenes, mondänes Weingut. An der nächsten Gabelung bleibt man wiederum li., 400 m weiter endet der Naturbelag. – Ein schmales, ruppiges Asphaltsträßchen führt hinab in das schmucke Bergdorf Séguret. Nach Vaison-la-Romaine benützt man zu-

erst die D 88, dann die D 977. Sehenswert sind dort sowohl die römischen Ausgrabungen n. des Flüsschens Ouvèze als auch die mittelalterliche Oberstadt jenseits der 2000 Jahre alten Steinbrücke. Auf guten Straßen folgt man der Beschilderung nach Entreachaux. Plus 29 km. Fahrtechnische Beurteilung: mittel.

Durch die Schluchten des Plateau de Vaucluse**

46

Route: Sault (765) – St-Jean-de-Sault – Ferme Auberge St-Hubert – Col de la Ligne (756) – les Vergiers – Col de Murs (627) – Gorges de Venasque – Malemort-du-Comtat – Col Blanc (372) – Blauvac – Villes-sur-Auzon – Gorges de la Nesque – Monieux – Sault. **87 km.**

Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel

Zeitaufwand: Halbtagestour

Von Sault, das inmitten duftender Lavendelfelder liegt, fährt man zunächst auf der D 943 über St-Jean-de-Sault in s. Richtung. Nach 10 km hat man re. die Abzw. der D 5; das nur ein- bis knapp zweispurige Asphaltsträßchen war im Bj. buckelig und erforderte eine vorsichtige Fahrweise. Gesäumt von gelben und blauen Blumentepichen, Mohn, Ginster, Wacholder und knorrigen Steineichen verläuft es in Terrassenlage über die Ferme Auberge St-Hubert. Meist hat man den Mont Ventoux (1909) im Blickfeld, bei einer Orientierungstafel genießt man auch eine gute Sicht auf den Rocher de Cire (872).

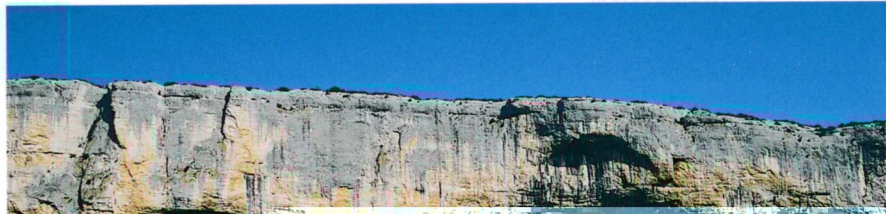
An der Straßenteilung bei Km 9.5 wechselt man auf die ebenfalls schmale D 15, welche zum **Col de la Ligne (756)** ansteigt. Der Asphaltbelag befand sich im Bj. in etwas besserem Zustand als jener

der D 5. Die wenig befahrene Strecke senkt sich von der Scheitelhöhe nach les Vergiers, wo man sich dem **Col de Murs (627)** zuwendet. Eine Unzahl von engen Kurven führt durch die **Gorges de Venasque**; wegen der unübersichtlichen Stellen unbedingt langsam fahren! Die Straße leitet am stillen Bergdorf Venasque vorbei, das auf einem Fels sporn errichtet wurde.

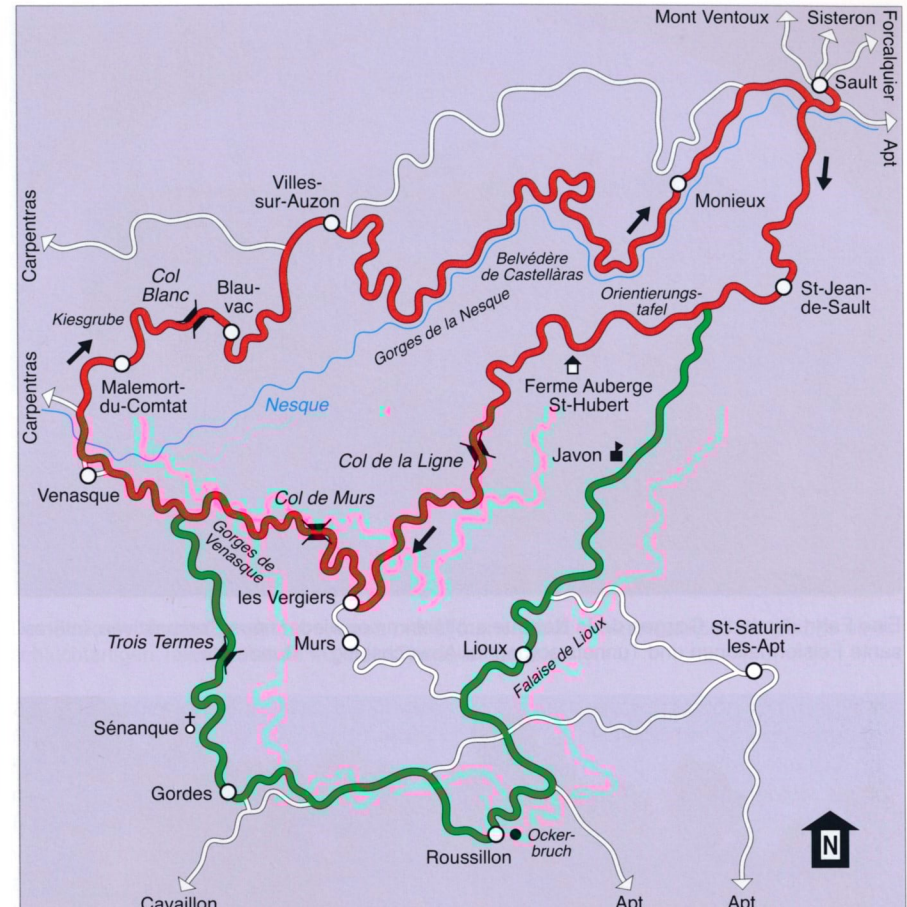
Von Malemort-du-Comtat wählen wir der Aussicht wegen die Bergstrecke über den **Col Blanc (372)**; gleich nach der Kiesgrube hält man sich scharf re. Der zahme Sattel bietet sowohl gegen N als auch gegen S freie Sicht. Während der Abfahrt von Blauvac hat man zwischen Ginsterbüschen und Kirschbäumen die kahle Kuppe des Mont Ventoux im Vorblick. Im Tal und auf den umliegenden Hügeln wird Wein angebaut. Schließlich mündet man



Überaus lohnend ist eine Befahrung der **Gorges de la Nesque**; hoch über der Schlucht verläuft die Straße meist gut überschaubar → Runde 46.



In seiner horizontalen Ausdehnung wirkt der steil abfallende Felsriegel von Lioux gewaltig; während die D 60A eine bessere Übersicht bietet, kommt die D 60 näher an ihn heran → Runde 46.



Skizze 46: Durch die Schluchten des Plateau de Vaucluse

In die Hauptstraße und kommt nach Villes-sur-Auzon, einem beschaulichen Ort, der sich als Basis für Ausflüge ebenfalls bestens eignet.

Großartige Eindrücke vermittelt eine Fahrt durch die **Gorges de la Nesque**. Die D 342 verläuft hoch über der tief eingeschnittenen Schlucht und gewährt tolle Aufblicke. Man passiert vier spektakuläre Felsstunnen und erreicht am Belvédère de Castellàras (734) den höchsten Punkt

der Strecke. Dominant ist dort das Gegenüber: der Rocher de Gire mit seinen markanten Aushöhlungen fällt 200 m fast senkrecht ab. Die Steigungen sind auf der gesamten Schluchstrecke gut ausgeglichen und betragen max. 6%. Über Monieux gelangt man zurück nach Sault.

Variante Von St-Jean-de-Sault über Roussillon und Gordes zur Gorges de Venasque. Entschließt man sich zu dieser Alternative, so weitet sich die Runde



Eine Fahrt durch die **Gorges de la Nesque** eröffnet immer wieder neue Perspektiven; interessante Felsformationen und Tunnels sorgen für Abwechslung → Runde 46.



Der Ockerbruch von **Roussillon** bildet ein viel angesteuertes Ziel; erstaunlich breit gefächert sind die Farben der eisenhaltigen Tonerde → Runde 46.



Der Streckenabschnitt zwischen **Javon** und **Lioux** verläuft teilweise an der Bergflanke eines schluchtartigen Tales → Runde 46. Foto Thanalak Denzel

zur Ganztagestour aus. Man bleibt zunächst auf der D 943, um nach einer kurvigen, karstartigen Schluchtstrecke re. nach Lioux abzuzweigen. Die schmale D 60 leitet dicht an die imposante Felswand von Lioux heran; sie wird sowohl als **Falaise de Lioux** als auch als **Falaise de la Madeleine** bezeichnet. Es handelt sich dabei um einen mächtigen, zirka 700 m langen Felsriegel, der sich über dem Dorf erhebt.

Gut ausgeschilderte Straßen führen nach **Roussillon**, wo man sein Motorrad am Parkplatz Nr. 1 neben dem Centre Social et Culture im Schatten abstellen kann. In 5 Gehmin. gelangt man zum berühmten „**Carrière d'Ocre**“. Die Besichtigung ist kostenpflichtig und täglich zwischen 10.00 und 18.30 möglich. Auf Fußwegen wandelt man durch den einzigartigen Ockerbruch mit seinen bizarren Erdformationen. Die Farbpalette der eisenhal-

tigen Tonerde reicht von Hellgelb über Beige und Rostbraun bis zum kräftigen Zinnoberrot. Im Sommer ist diese Sehenswürdigkeit meist überlaufen, da der Ockerbruch auf Touristen wie ein Magnet wirkt. Von der Aussichtsplattform „**Cas-trum**“ hat man im N den Mont Ventoux und im S den Luberon im Blickfeld.

Man setzt seine Fahrt über **Gordes**, einem typischen Provence-Städtchen mit alten Häusern und engen Gassen, die stufenförmig an den Hang gebaut wurden, fort. Ein schmales Sträßchen mit Bez. D 177 gewährt Ausblicke auf die darunter liegende **Abtei von Sénanque**. Das Zisterzienser-Kloster, ein romanischer Bau, liegt malerisch in einem abgeschiedenen Tal. Über die Anhöhe **Trois Termes (574)** und durch die **Gorges de Venasque** gelangt man zur Vereinigung mit der Hauptroute. – Plus 19 km. Fahrtechnische Beurteilung: leicht bis mittel.



Gorges de la Nesque, Rocher de Cire (872); eine gute Sicht auf die mächtige Felswand hat man vom Belvédère de Castellâras am Ende der Schlucht → Runde 46.



Das Zisterzienserkloster **Sénanque** liegt n. von Gordes in einem stillen Tal; die im romanischen Stil erbaute Abtei kann auch besichtigt werden → Runde 46.

Italienisch am Straßenrand

In Verbindung mit Gefahrenzeichen oder Fahrverbotsschildern trifft man häufig Zusatztafeln mit den nachfolgenden Wörtern an:

attenzione	Achtung
caduta massi	Felssturz
caduta sassi	Steinschlag
deviazione	Umleitung
divieto	Verbot, verboten
lavori in corso	Straßenarbeiten
passare a proprio rischio	Befahrung auf eigene Gefahr
per tutti transito motorisato	für jeglichen Kfz-Verkehr
rallentare	langsamer fahren, Schritt-Tempo
rocce sporgenti	Felsvorsprünge
sponda franosa	abgebrochener Straßenrand
strada dissestata	beschädigte Fahrbahn, Straßendecke
strada deformata	unebene Fahrbahn, Straßendecke
strada guasta	schadhafte Fahrbahn, Straßendecke
strada sbarrata	(mit Schranken) gesperrte Straße
strada sdrucciolevole	rutschige Fahrbahn
strada senza barricata	Straße ohne Randsicherung
tornante, tornanti	Kehre, Kehren
vietato	verboten

Französisch am Straßenrand

In Verbindung mit Gefahrenzeichen oder Fahrverbotsschildern trifft man häufig Zusatztafeln mit den nachfolgenden Wörtern an:

affaissement	Fahrbahnensenkung
avertisseurs sonores obligatoires	unbedingt laut hupen
carrefour dangereux	gefährliche Kreuzung
chaussée déformée	unebene Fahrbahn, Straßendecke
circulation alternée	wechselnde Fahrtrichtung
d��g��ts du gel	Fr��stsch��den
��boulement	Hangrutschung
fauchage	Mäharbeiten
prudence conseillée	Vorsicht geboten
ralentir	langsamer fahren, Schritt-Tempo
rappel	Wiederholung, Erinnerung
route étroite	enge, schmale Strecke
troupeaux	Viehtrieb
virage, lacete dangereux	gefährliche Kurve, Kehre

Register

A

Aareschlucht 38
Aelggi-Alp, Berggh. 45
Aiguille des Glaciers 183
Airolo 33
Allos 251
Alp Merlet 169
Alpe di Neggia 87
Alpina-Schnellstraße 14
Ambin, Rif. d' 121
Andermatt 20, 29, 34
Aosta 55
Aravis-Höhenfahrweg 175
Argegno 83
Arondineschluchten 171
Artubybrücke 273
Assietta-Kammstraße 103, 110

B

Bad Ragaz 22
Baisse d'Ourne 145
Baisse de Peïrefique 145
Balcons de la Mescla 273
Barcelonnette 248
Bardonécchia 121
Barrage de St-Guérin 183
Barricate 242
Bassa d'Ajet 126
Bayasse 244
Beatenberg 42
Beatushöhlen 42
Bellinzona 13
Belvédère de Castellâras 287
Belvédère de l'Escalès 275
Belvédère de la Durance 225
Belvédère de Mayreste 273
Belvédère de Tilleul 275
Belvédère de Trescaire 275
Belvédère du Couloir Samson 275
Belvedere Grigne 85

Belvédère I. Wilhelm 235
Belvedere Romeo 85
Beuil 256
Biella 99
Bielmonte 100
Bivio del Vin Vert 114
Bocchetta di Sessera 100
Bourg-St-Maurice 179, 181
Bourneschluchten 211
Brè 90
Briançon 221
Brienzer See 42
Brünigpass 42

C

Cabane de l'Alp 226
Cabane du Laus 251
Cabane Marcel Brunet 58
Cadenabbia 85
Camp d'Argent 268
Campo Blenio 17
Cannobio 90
Carmagnola, ex. Rif. 134
Carrière d'Ocre 289
Casalzuigno 90
Casse Déserte 223
Casteldelfino 128
Cavandone 96
Ceriana 152
Cerveyretteschlucht 221
Chablais 159
Châlet Dent de Vaulion 78
Châlet du Mont Tendre 78
Châlet du Suchet 74
Chalets de Laval 199
Chambéry 206
Chamonix 58, 165
Champex-Sattel 58
Chamrousse 211
Charmant Som, Auberge 210
Chasseral, Hotel 68
Châumont 71

Chianale 129
Chur 10, 20
Ciansschluchten 254
Cime de la Bonette 241
Cirque de Vaumale 273
Cittiglio 90
Claréetal 199
Clavans-en-Haut-Oisans 203
Cognin-les-Gorges 214
Col Basset 114
Col Bertrand 139
Col Blanc 285
Col d'Allos 251
Col d'Andrion 259
Col d'Ayens 275
Col d'Illoire 273
Col d'Izoard 221
Col de Braus 266
Col de Châtillon 166
Col de Cou 160
Col de Félines 256
Col de Fontaube 283
Col de Grimone 218
Col de Jambaz 163
Col de Joux Plane 169
Col de l'Abeille 262
Col de l'Aiguillon 73
Col de l'Arpettaz 175
Col de l'Echelle 117, 199
Col de l'Encrenaz 163
Col de l'Homme Mort 278
Col de l'Iseran 185
Col de l'Olivier 273
Col de la Boaire 142
Col de la Bonette 239
Col de la Cayolle 247
Col de la Chaine 283
Col de la Chau 214
Col de la Coche 232
Col de la Colombière 172
Col de la Croisette 157

Col de la Croix (Berner Alpen) 50
Col de la Croix (Jura) 67
Col de la Croix de Fer 199
Col de la Croix Haute 218
Col de la Faucille 75, 154
Col de la Forclaz 58, 165
Col de la Givrine 78
Col de la Joux Verte 169
Col de la Ligne 285
Col de la Lombarde 242
Col de la Machine 214
Col de la Madeleine 188
Col de la Moutière 244
Col de la Porte 206
Col de la Pousterle 225
Col de la Vue des Alpes 70, 73
Col de Larche 242
Col de Macuègne 278
Col de Mallemort 244
Col de Menée 218
Col de Menthrières 159
Col de Mérailliet 180
Col de Montgenèvre 115
Col de Murs 285
Col de Nice 267
Col de Parpaillon 229
Col de Pontis 237
Col de Poutran 205
Col de Proncel 214
Col de Ramaz 163
Col de Ranfolly 169
Col de Restefond 239
Col de Rousset 218
Col de Sarenne 203
Col de Savolière 163
Col de Saxel 160
Col de St-Raphaël 256
Col de Tende 143, 145
Col de Terramont 163
Col de Trébuchet 256
Col de Tréchaillé 163, 165
Col de Turini 265

Col de Valbelle 232
 Col de Vars 227
 Col de Vence 209
 Col della Boaria 142
 Col des Aires 283
 Col des Aravis 171
 Col des Arces 163
 Col des Champs 249
 Col des Etroits 71
 Col des Gets 166
 Col des Granges Communes 242
 Col des Moises 160
 Col des Montets 58, 165
 Col des Mosses 47
 Col des Pontins 64
 Col des Rangiers 62
 Col des Roches 70
 Col des Rochilles 193
 Col des Seigneurs 142
 Col des Tempêtes 280
 Col du Chasseral 64
 Col du Corbier 163, 167
 Col du Cucheron 206
 Col du Fau 218
 Col du Feu 163
 Col du Galibier 193
 Col du Glandon 201
 Col du Grand Taillet 163
 Col du Granier 206
 Col du Lautaret 196, 203
 Col du Marchairuz 77
 Col du Mont Cenis 107
 Col du Mont Sion 156
 Col du Pillon 50
 Col du Prayet 218
 Col du Pré 180
 Col du Télégraphe 193
 Col Gaudissart 214
 Col Lebraut 235
 Col Linaire 137
 Col Luitel 211
 Col St-Martin 259
 Col St-Michel 283
 Colla Bassa 152
 Colla d'Oggia 152
 Colla di Langan 139, 149
 Colla di Sanson 140
 Colla Melosa 139
 Colla San-Bernardo 145, 151
 Colle Alpe Trunno 90
 Colle Bandia 130
 Colle Basset 107, 110
 Colle Birrone 124
 Colle Blegier 106
 Colle Bourget 107
 Colle Cologna 130
 Colle Costa Piana 106
 Colle d'Esischie 129
 Colle dei Morti 129
 Colle dei Signori 142
 Colle del Garezzo 144, 151
 Colle dell'Agnello 128
 Colle dell'Assietta 105
 Colle della Ciabra 124
 Colle della Lombarda 242
 Colle della Maddalena 242
 Colle della Scala 117
 Colle delle Finestre 104, 110
 Colle delle Vecchie 142
 Colle di Bicocca 126
 Colle di Cosio 151
 Colle di Nava 152
 Colle di Perla 143
 Colle di Sampéyre 124
 Colle di Sestriere 107, 110
 Colle di Tenda 143, 145
 Colle di Valmala 124
 Colle Lauson 106
 Colle Malaberghe 142
 Colle Margherina 130
 Colle S. Bartolomeo 152
 Colle Sommeiller 121
 Colle Valcavera 129
 Colletta-Pass 133

Colletto di Battagliola 128
 Colma del Piano 85
 Colmars 251
 Combe d'Olle 201
 Combe du Queyras 225
 Combe Genin 199
 Combe Laval 214
 Comer See 81
 Cormet d'Arêches 183
 Cormet de Roselend 179
 Corniche du Jura 62, 64
 Corniche Sublime 273
 Crêt du Merle 175
 Crête de Chérine 233
 Crête du Roc Noir 191
 Croce di Praesto 152
 Croix de Chouaille 239

D

Daluisschluchten 253
 Défilé de l'Ecluse 156
 Défilé de Maupas 201
 Défilé de Sous-Balme 154
 Défilé du Charan 221
 Delémont 67
 Demoiselles Coiffées 235
 Dépôt 104
 Diablerets-Gletscher 50
 Disentis 12, 20
 Domleschg 16
 Doubs 61
 Dronero 133
 Durnandschluchten 58

E

Einsiedeln, Benediktinerabtei 29
 Embrun 233
 Emmental 42
 Engstlenalp 38
 Entlebuch 42
 Entreaux 256
 Exilles 112

F

Falaise de Lioux 289
 Fay, Ref. 205
 Fenestrelle 104
 Finhaut 169
 Flims 14, 22
 Flumet 171
 Fort Central 143
 Fort de la Marguerie 147, 148
 Fort de Viraysse 247
 Fort du St-Eynard 210
 Fort Foehs 114
 Fort Pramand 112
 Fort Redoute Ruinée 190
 Fort Tabourde 148
 Forts de l'Esseillon 188
 Freiberge 61, 64
 Furkappass 29, 38

G

Galibierpass 203
 Galleria Buia 144
 Galleria di Rosazza 101
 Gardienne des Gorges 254
 Genf 75, 154, 159, 160
 Gigerwaldsee 22
 Glarus 27
 Glaubenbüelenpass 42
 Gleizolles 229, 244
 Gletsch 30, 38
 Gletscherschlucht Rosenlauri 40
 Gordes 287, 289
 Gorges d'Engins 211, 217
 Gorges de Bergue 144
 Gorges de Daluis 253
 Gorges de la Bourne 211
 Gorges de la Malune 251
 Gorges de la Méouge 278
 Gorges de la Mescla 259
 Gorges de la Nesque 287
 Gorges de Saorge 144
 Gorges de Venasque 285, 289

Gorges des Gats 218
 Gorges du Bachelard 248
 Gorges du Furon 211
 Gorges du Guiers Mort 209
 Gorges du Guiers Vif 209
 Gorges du Guil 225
 Gorges du Nan 214
 Gorges du Piaon 266
 Gorges du Pichoux 64
 Gorges Supérieures du Cians 253
 Grand Canyon du Verdon 270
 Grand Taureau 75
 Grands Goulets 213
 Grandson, Automobil-Museum 74
 Grenchen 64
 Grenchenberg 68
 Grenoble 211, 217
 Grimselpass 36
 Grimsensee 36
 Großer St. Bernhard 54
 Grotte de la Luire 217
 Gstaad 50
 Gsteig 50
 Guillaumes 253
 Guillestre 225, 227



Héry 175, 179
 Hinterrhein 14
 Höllochgrotten 26
 Hospental 29, 34



Ibergeregge 27
 Indemini 87
 Innertkirchen 34
 Interlaken 42
 Intra 90, 95
 Iserankapelle 186
 Isola 2000 242
 Isola Bella 95
 Isolabona 139

J

Jafferau-Gipfelfort 112
 Jaunpass 49
 Jausiers 239
 Jura 61

K

Klausenpass 17
 Kleiner St. Bernhard 188
 Klöntaler See 22, 26
 Kunkelpass 24
 l'Alpe d'Huez 203
 l'Armentier-le-Haut 205
 l'Authion 268
 l'Ubac 244
 La Barillette 78
 la Bollène-Vésubie 265
 la Brigue 139
 La Chaux-de-Fonds 70
 La Colletta 133
 la Condamine-Châtelard 229
 La Dôle 78
 La Lécherette 50, 53
 la Rosière 190
 la Tête 174
 la Tour 262
 la Toussuire 205
 la Verrière 283
 Laax 14
 Lac Besson 205
 Lac d'Allos 251
 Lac d'Eosson 169
 Lac de Brenets 73
 Lac de Chevril 185
 Lac de Joux 77, 78
 Lac de l'Hongrin 53
 Lac de Montriond 169
 Lac de Montsalvens 49
 Lac de Serre-Ponçon 233
 Lac de Ste-Croix 273
 Lac de Taillères 73

Lac de Toules 54
 Lac des Eissaupres 241
 Lac des Sagnes 244
 Lac du Mont Cenis 108
 Lac Noir 205
 Lago d'Orta 95
 Lago di Como 81
 Lago di Lecco 85
 Lago di Lugano 82
 Lago di Luzzzone 16
 Lago di Rochemolles 121
 Lago Maggiore 87, 93
 Lago Nero 119
 Lai da Sontga Maria 12
 Lans-en-Vercors 211, 217
 Laveno 89, 93
 Le Brassus 77, 78
 Le Châtelard 165, 169
 le Sauze-du-Lac 235
 Leccosee 85
 les 13 Arbres 157
 Les Agites 50
 les Barraques-en-Vercors 214
 les Chapieux 183
 les Cyprès des Eveques 283
 les Lanchettes 183
 Les Marécottes 171
 les Rousses 75, 78
 Les Verrières 73
 Ligurische Grenzkammstraße 136
 Lioux 289
 Locarno 87, 93
 Lourtier 58
 Luganer See 82
 Luino 87
 Lukmanierpass 12
 Lüscher, Berggh. 22

M

Madone d'Utelle 262, 268
 Madonna del Ghisallo 85
 Madonna della Colma 85

Madonna di Catolivier 119
 Maira-Stura-Kammstraße 129
 Malaucène 283
 Martigny 53, 165
 Matzendörfer Stierenberg 67
 Megève 174
 Menaggio 81
 Menton 267
 Mont Agnelet 148
 Mont Colombis 237
 Mont Ventoux 280
 Mont-Salève-Kammstraße 157
 Montblanc 165, 169
 Montblanc-Tunnel 57
 Monte Bisbino 85
 Monte Ceppo 152
 Monte Genevris 106
 Monte Jafferau 112
 Monte Mottarone 95
 Monte Pramand 112
 Monte Rosso 96
 Monte Saccarello 147
 Montricher 77, 78
 Moustiers-Ste-Marie 275
 Moûtiers 188
 Museo dell'Ombrello 95



N.D.-de-la-Menour 266
 Napoléon, Ref. 222
 Naune-Raze 237
 Neuchâtel 70
 Neuenburg 70
 Neuenburger See 68
 Nizza 265
 Nufenenpass 33



Oberaar, Berghaus 41
 Oberaarsee 41
 Oberalppass 20
 Oberwald 33

Olivone 12, 16
Orsières 54, 58
Orta S. Giulio 95
Ortasee 95
Ossuccio 83
Oulx 110, 115

P

Panorama, Osteria 93
Panoramica Zegna 100
Parco Piacenza 99
Pas de la Graille 277
Pas de Morgins 167
Passo Cuvignone 90
Passo della Cava 82
Passo della Foea 149
Passo della Guardia 144, 151
Passo della Novèna 33
Passo della Teglia 152
Passo di Collardente 140
Passo di Tanarello 140
Passo Ghimbegna 149
Passo S. Antonio 90
Passwang 67
Péllo Intelvi 85
Petits Goulets 213
Peyre-Haute 229
Pian Cavallo 90
Pian dei Morti 122
Pian del Sole 90
Pian dell'Alpe 103
Piano del Tivano 85
Pic de l'Oeillette 209
Pichouxchlucht 64
Piz Calmut 20
Plan des Fontainettes 109
Plan Lachat, Ref. 193
Point Sublime 275
Pointe des Trois Communes 270
Pont de Charles 185
Pont de Gueydan 254
Pont de l'Artuby 273

Pont de la Goule Noire 217
Pont de la Lune 259
Pont de la Mariée 253
Pont de la Mescla 259
Pont du Galetas 273
Pont du Villaret 235
Pont Carnot 156
Pont Haut 242, 244
Pont-de-Soleils 270
Pont-en-Royans 213
Pontarlier 73, 75
Ponte del Diavolo 133
Ponte Mármora 133
Ponte Tresa 87
Ponte Valmara 90
Pontis 237
Porlezza 82
Porrentruy 67
Porto Ronco 93
Pragelpass 22, 24
Préit 133
Puget-Théniers 254, 256
Punta del Cavallo 128

R

Räterichsbodensee 36
Realp 30
Ref. de Lure 277
Reichenbachfall 40
Reidenbach 49
Rezzo 152
Rezzotal 82
Rheinschlucht 10
Rhônegletscher 30, 38
Risoul 1850 233
Rochemolles 121
Roflaschlucht 14
Romainmôtier 77
Ronco 93
Roquebillière 259
Roselend-Stausee 180
Rosenlaui, Gh. 38

Roussillon 289
Route de Combe Laval 214
Route de l'Hongrin 50
Route des Crêtes 275

S

S. Bartolomeo-Straßentunnel 152
Saanen 50
Sagna Longa 119
St-Bernard 210
St-Clair 273, 275
St-Dalmas-le-Selvage 244
St-Dalmas-Valdeblorre 259
St-Etienne-de-Tinée 242
St-Hubert, Ferme Auberge 285
St-Jean-de-Maurienne 199, 205
St-Martin-d'Entraunes 247
St-Martin-Vesubie 259
St-Michel-de-Maurienne 193
St-Nicolas-la Chapelle 175, 179
St-Ours 244
St-Ursanne 62
Salbertrand 112
Salle du Bal des D.C. 239
Sampéyre 126, 128
San Bernardo 90
San Remo 149
San-Bernardino-Pass 14
St. Gotthard 33
St. Martin 24
Santa Anna, Kapelle 128
Santuario d'Oropa 99
Santuario di San Giovanni 103
Santuario di San Magno 129
Santuario di Santa Anna 244
Sargans 17
Sarner See 47
Sass da Grüm, Alb. 93
Sassenage 211
Sattelegg 27
Sault 276, 280, 285
Sauze d'Oulx 107

Savines-le-Lac 237
Savouls 113
Scarfiotti, Rif. 122
Schallenberg-Sattel 41
Scheltenpass 67
Schöllenschlucht 20, 34
Schwarzwaldalp 38
Schwyz 24
Séez 185
Séguret 283
Sembrancher 54
Sénanque, Abtei 289
Sesto Calende 95
Siebnen 27
Sighignola, Vedetta 85
Signal de Lure 276
Sihlsee 27
Siky Ranch 67
Simmental 50
Sisteron 278
Solothurn 61, 64
Sörenberg 42
Sospel 266
Steingletscher 35
Stoppa, Rif. 85
Stresa 95
Susa 107
Sustenpass 34

T

Taminaschlucht 22
Taninges 166, 169
Tendapass 143, 145
Testa dell'Assietta 106
Tête de Ran 73
Théus, Erdpyramiden 238
Thun 41
Thuner See 42
Thusis-Sils 16
Tremolastraße 34
Trois Termes 289
Trüegg 41

Tunnel du Fréjus 109, 199
Tunnel du Frou 209
Tunnel du Pas de la Fosse 206
Tunnels de Fayet 273

U

Ugine 175
Ulrichen 33
Unterwassern 33
Uriage-les-Bains 211
Urmor Boden 19

V

Vaison-la-Romaine 250
Vail d'Isère 105
Val di Carassino 16
Valberg 253
Valgrana 129
Vallée du Fournel 225
Vallon de Carbonnières 262

Vallon des Millefonds 262
Vallone di Elva 124
Van-d'en-Haut 170
Varaita-Maira-Kammstraße 123, 126
Vättis 24
Vedetta della Sighignola 85
Ventimiglia 144
Verdonschlucht 270
Versam 10
Via Mala 14
Villard-de-Lans 217
Villes-sur-Auzon 287
Vinadio 242

W

Wagenkehr, Gln. 38
Wägitaler See 29
Walensee 22
Wassen 34
Wassensteintpass 61

Liebe LeserInnen!

Im Gebirge können sich Straßenzustände sehr schnell ändern: Unwetter verursachen Auswaschungen, Muren, Verschüttungen, Felsstürze, Abrutschungen oder Unterspülungen. Auch jeder Winter hinterlässt seine Spuren. Straßen wandeln sich ebenso durch Ausbau, Asphaltierungen, Winterrastierungen etc. Gefahren, Naturschutz, touristische oder wirtschaftliche Interessen führen zur Verhängung von Einschränkungen, teilweisen Fahrverboten oder sogar totalen Sperrungen. – Damit die Folgeausgabe wieder topaktuell wird, teilen bitte auch Sie uns Ihre Beobachtungen mit. Berichtigungen, Anregungen und Fotos werden dankend entgegengenommen. Ihr Harald Denzler



Elkumborg auf der Varaita-Maira-Kammstraße. Foto: Harald Denzler

MOTORRAD

Touren Süddeutschland



Über 60 Rundfahrten

Dieser durchgehend farbige Spezialführer erfasst alle landschaftlich reizvollen Mittelgebirge Süddeutschlands und die daran angrenzenden Gebiete. Insgesamt 61 auserwählte Rundfahrten auf speziell für Krafträder geeigneten Straßen über Berg und Tal mit empfohlenen Varianten und Abstechern. Beschreibung aller bedeutenden Sehenswürdigkeiten in der Natur und kulturellen Attraktionen. Zu jeder Tour wurde eine eigene Orientierungsskizze gezeichnet. Unterscheidung zwischen Halbtages- und Tagestouren mit Angabe der jeweiligen Kilometerleistungen und fahrttechnischen Beurteilungen. 218 attraktive Farbfotos. Handliches, bequem mitzuführendes Format 12 x 18 cm, 352 Seiten. ISBN 978-3-85047-765-9

MOTORRAD

Mitteldeutschland



Über 75 Rundfahrten

Dieser Denzler-Führer schließt an dem Band „Motorrad-Touren Süddeutschland“ an und erfasst alle landschaftlich besonders reizvollen Regionen in der Mitte Deutschlands. Insgesamt 76 auserwählte Rundfahrten mit empfohlenen Varianten und Abstechern erstrecken sich auf die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Hessen, Thüringen, Sachsen-Anhalt, den Freistaat Sachsen, Brandenburg und Berlin. Beschreibung aller bedeutenden Sehenswürdigkeiten in der Natur und kulturellen Attraktionen. Unterscheidung zwischen Halbtages- und Tagestouren mit Angabe der Kilometerleistungen und fahrttechnischen Beurteilungen. Format 12 x 18 cm, 272 Seiten. ISBN 978-3-85047-766-7

GROSSER ALPEN STRASSEN FÜHRER

720 Hochpunkte

341 Farbfotos

106 Orientierungsskizzen,
2 Grafiken

**Frühjahrssystem,
Händlerweise**

**55 Symbole für leichte und
schwierige Schotterpisten**

**mit Maut oder Fahrerverbots-
symbolen gekennzeichnete
Strecken**

Das international bewährte Standardwerk für sportlich-touristisch eingestellte Auto- und Zweiradfahrer. Aus der Vielzahl an fahrbaren Hochpunkten innerhalb des weiten Alpenbogens von Wiehl bis Marseille wurden die interessantesten Hochstraßen und Ziele ausgewählt, sowohl asphaltierte als auch geschotterte Strecken berücksichtigt. Detailliert beschrieben werden alle landschaftlich besonders reizvollen Touristen- und Panoramastrecken, die letzten wilden Pässe, Fern- und Militärstraßen, Seilbahnstrecken und sonstigen kuriosen Fahrwege im Gebirge.

Aktuelle Zustandsschilderungen, Höhenprofile (Längsschnitte) geben Auskunft über den Verlauf von Steigungen bzw. Gefälle für Wohnmobil- und Busfahrer, wichtige Tunnelhöhen. Die Bewertung der fahrttechnischen Schwierigkeiten erfolgt in differenzierter Weise nach der Denzel-Alpenstraßen-Skala. Ein Spezialführer, welcher die Herzen leidenschaftlicher Alpenfahrer höher schlagen lässt! Handliches, bequem mitzuführendes Format 12,5 x 22 cm, stapazierbarer Einband, 624 Seiten. ISBN 978-3-85047-772-7

ALPEN STRASSEN damals



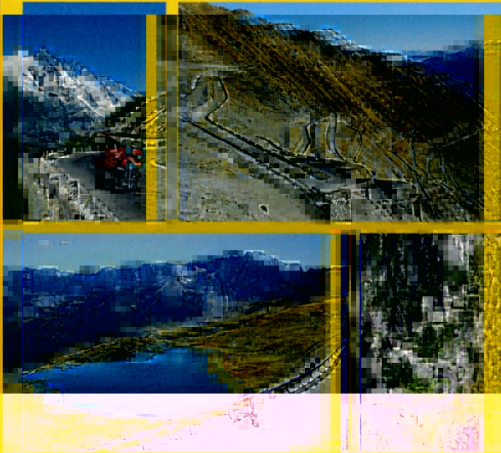
**Ein Bildband über
den einzigsten Kfz-
Verkehr im Hoch-
gebirge**

Weshalb ist es auf Bus- und Strecken nicht mehr einmal die Frage gestellt, wie es hier wohl früher ausgesehen haben mag? Auf welchen Straßen konnte man damals die Alpenreise? Wo und wie war man unterwegs? Wann sind diese Verkehrswegen entstanden?

Mit 1356 historischen Fotografien von Harold Denzel Einblicke in die bewegte Vergangenheit. Faszinierende Bilder von Bus- und Fernverkehrsstraßen sowie Momentaufnahmen von abenteuerlichen Bergfahrten, Passen, den Betrachtern. Motive von abgründigen Strömen und Halsbrecherstraßen. Seht hier wegen des Alters selbst abgegriffen. Die Alpenfahrten im ersten. Mag gewinnbringend eine Vorstellung von den eintönigen Arbeiten im Straßenbau und den aufwändigen Schneeräumung. Die meisten der Fotos stammen aus den 1930er Jahren, viele aus den 1950er und 60er Jahren.

Format: 21 x 29,7 cm (A4) Hardcover, 1200 Seiten.
ISBN 978-3-85047-770-3

MOTORRAD-TOUREN Ostalpen



**400-Seiten
geballte Information!**