Montag, 4. September

Eine verbeulte Felge, ein verlorener Schlüssel und eine spontane Entscheidung

„Die ist wirklich ordentlich“, kommentiert Basti die wirklich ordentliche Beule in der Vorderradfelge seiner Yamaha 700 Ténéré, „aber das mit dem Schlüssel ist noch blöder“.

Die linke Seitentasche der T7 ist beidseitig zerrissen, der Schlüssel zu Bastis Transit kann also sowohl links als auch rechts aus der Tasche geflogen sein. Vor allem kann das irgendwo zwischen der ersten Rechtskurve vor dem Fort Serre Marie und Briancon passiert sein. Immerhin eine Strecke von 71 Kilometern.

Norbert meinte am Abend zuvor noch, er solle auch in die Motorschutzwanne schauen, aber da ist er auch nicht.

Die Sache erscheint aussichtslos und Basti meint, er ruft jetzt seiner Frau an, dass die einen Ersatzschlüssel per Express nach Briancon schickt.

„Lass‘ uns erst mal vor Ort nachschauen“, meine ich, ohne selbst genau zu wissen, wo ich den Optimismus hernehme, „bislang hat sich jedes WASTL-Problem lösen lassen.“

Zunächst versucht Basti jedoch sein Glück in einer Motorradwerkstatt in Briancon, ob die ihm bei der verbeulten Felge helfen können, ersatzweise will er einen Gummihammer kaufen und es selbst versuchen.

Ich weiß zwar aus eigener Erfahrung mit der ersten Behr-Felge meiner F800GS, dass sich da wohl nichts mehr gerade klöppeln lässt, aber Versuch macht kluch.

Es dauert eine halbe Ewigkeit, bis Basti zurück ist, helfen wollte ihm keiner, den gesuchten Gummihammer hat er auch nicht und mit dem normalen Schlosserhammer, den er gekauft hat, lässt sich erwartungsgemäß nichts ausrichten. Die Kraft, die eine Felge so verformen kann ist schon gewaltig. Zu seinem Trost sage ich ihm, dass man auch mit einem sehr großen Gummihammer nichts bewirkt.

Blick auf Briancon vom Col de Montgenèvre

Gegen 13 Uhr nehmen wir Kurs auf die Alpe Pintas. Via Purrières und Balboutet sind das knapp 60 Kilometer, wir finden die besagte Kurve, auch die Spur, die geradeaus in die Mauer führt, finden wir. Was wir nicht finden, ist der Autoschlüssel. Eine halbe Stunde rupfen Norbert und Basti Gras, Mike und ich suchen den Boden ab, rund um die Einschlagstelle ist schon alles kahl, aber in Sachen Schlüssel lautet die Diagnose: Fehlanzeige.

Basti ruft seine Frau an, sie soll den Ersatzschlüssel schicken, läuft dabei zurück zu seiner T7, die er etwas vor der Kurve abgestellt hat.

„Ich habe ihn“.

Basti kommt lachend um die Ecke: „das müsst ihr Euch ansehen“. Er hatte den Schlüssel die ganze Zeit bei sich. Zumindest am Mopped. Durch den Anprall hatte es den Schlüssel durch die Tasche gedrückt und so war er auf dem Zylinderkopf gelandet, wo er sich einkeilte und über 130 km dort festsaß.

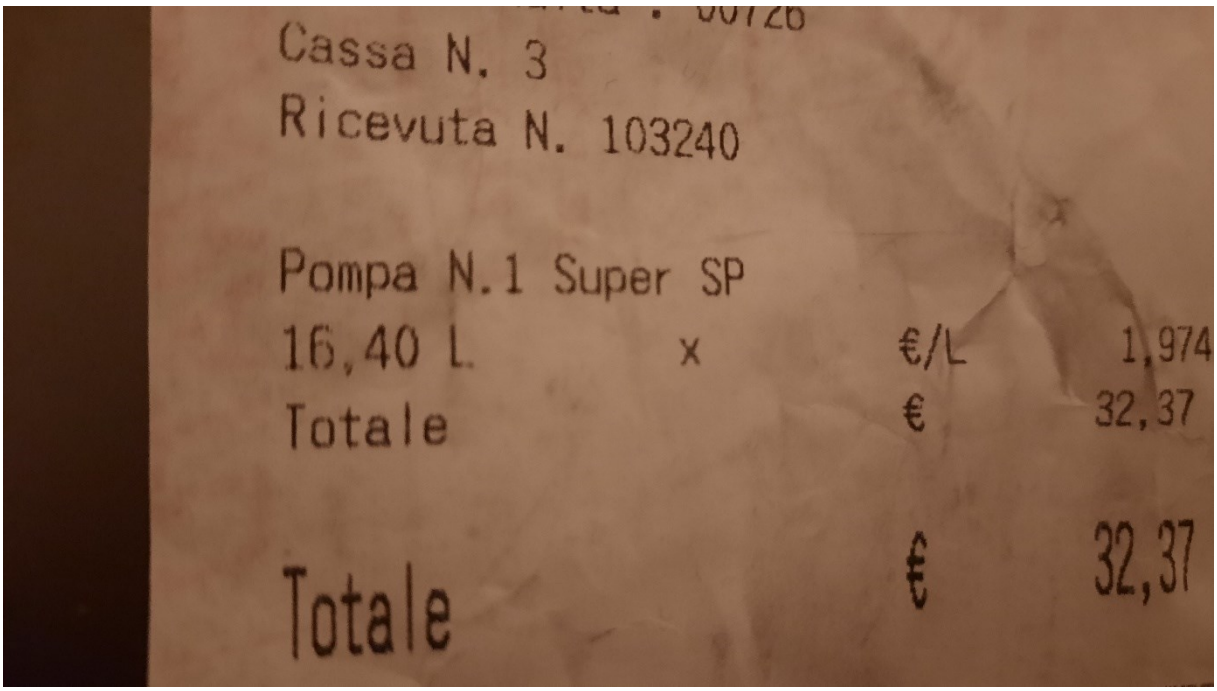
Basti fischt den Schlüssel samt dem daran hängenden Kapselheber heraus, der Schlüssel ist unbeschädigt. Damit übernimmt Basti den Titel „Oberwastl“, der Mike 2015 verliehen wurde, als er einen Tankrucksack am Heck der XT600 über die pian dei morti am Sommeiller schleifte, während er selbigen suchte.

Zur Feier des Tages wollen wir erst mal in die Alpe Pintas, etwas trinken. Aber die hat Montagmittags geschlossen, weshalb wir über den Colle delle Finestre nach Susa fahren, denn ich brauche dringend eine Tankstelle. Ich habe die letzte Tankrunde ausgesetzt, jetzt blinkt die Tankanzeige der 800er schon geraume Zeit ganz aufgeregt und die nächste Tankstelle, die ich sicher weiß, ist die AGIP in Susa.

Colle delle Finestre – Nordrampe

Wie immer bietet sich vom Finestre ein grandioser Blick auf die Berge auf der anderen Seite des Tals des Fiume Dora Riparia und die Serpentinen der Nordrampe.

Die sind allerdings frisch mit Grobsplitt eingestreut, das ist wahrlich kein Spaß und richtig scheiße zu fahren. Die Tanke erreiche ich mit einer Restreichweite von 9 km und tanke 16,4 Liter feinstes Superbenzin. Für einen 16l-Tank nicht schlecht.



Wir bleiben noch eine Weile sitzen und genießen ein Kaltgetränk mittlerweile ist es 16 Uhr vorbei, es lohnt sich also nicht mehr, großartig etwas anzufangen, besser, wir haken den Tag als gebraucht ab.

Wir fahren Richtung Oulx.

Die Nachmittagssonne strahlt auf das Tal des Fiume Dora Riparia, als wir auf der Strada Statale 24 über das kleine Pässchen zwischen Exilles und Salbertrand fahren, das von je zwei 180 Grad – Serpentinen eingerahmt wird. Unmittelbar nach der Anhöhe ist rechts ein Parkplatz, den ich ansteuere.

Ich habe nach einem Blick auf die Uhr und den Sonnenstand eine andere Entscheidung getroffen.

„Wir drehen um."

Ich blicke in drei fragende Gesichter, halte mich aber nicht mit weiteren Erläuterungen auf, denn vermutlich hat keiner das kleine, asphaltierte Sträßchen registriert, das auf der Anhöhe in nordwestlicher Richtung von der SS24 abzweigt.

Ich weiß jedoch, wo das hinführt.

Auf diesem Sträßchen erreichen wir nach Passieren des Forte Fenil und nach 2,5 km den Weiler Monceiller, der aus zwei Häusern und einer Kirche besteht, dann hört der Asphalt auf und der Spaß beginnt.

Es ist die Strada Militare Fenil – Pramand – Föens – Jafferau.

So wirklich spaßig ist die Piste jedoch nicht, eher sehr herausfordernd, weil extrem grob, mit großen Löchern und viel Geröll. Ich führe das auf die heftigen Unwetter zurück, die wenige Wochen zuvor die

Gegend heimsuchten und eine gewaltige Schlammlawine auslösten, die durch das Städtchen Bardonecchia raste und große Schäden anrichtete. Zum Glück kamen keine Personen ums Leben.

Rastplatz hinter Monceiller

Mike hat den Braten längst gerochen, wir waren vor sechs Jahren schon einmal hier.

Ich schicke die drei Jungs voraus, denn ich habe ordentlich zu kämpfen, im groben Geläuf nicht auf die Fresse zu fallen und kann dann niemanden hinter mir brauchen, der drängelt.

Nachdem ich mich neun Kilometer über diese Piste durch den Wald bergauf gequält habe, treffe ich zunächst auf Nobi und Basti, die auf einem Plateau auf mich warten.

Am Forte Pramand

Wenige Meter südlich davon befindet sich die ehemalige Geschützstellung des Forte Pramand, das auf einer Höhe von 2143 Metern knapp 1100 Meter über dem Flusstal wacht.

Mike sei schon ein Stück vorausgefahren, erfahre ich und ich weiß, wo ich den Langen finde, denn er kennt sich zumindest bis zu diesem Punkt aus.

Es ist das schwarze Loch des südöstlichen Portals der Galleria dei Saraceni, auch als Galleria del Seguret bekannt. Der 876 Meter lange, stockfinstere Tunnel führt in einem 120 Grad – Linksbogen durch den Berg und endet wenige Meter vor Erreichen der Reste des Forte Seguret auf 2200m Höhe.

Wir versammeln uns kurz vor dem Tunnelportal, genießen die Aussicht und die in der Spätnachmittagssonne leuchtenden, steil aufragenden Felsen des Monte Seguret.

Mike konstatiert, dass man sich den Besuch der Altweibermühle in Tripsdrill aus der - der Sage nach - alte Weiber als junge, schöne Frauen wieder herauskommen, sparen könne, er fühle sich so schon zehn Jahre jünger.

Vor dem Südostportal standen wir 2017 schon einmal, zusammen mit dem ehemaligen WASTL-Mitglied Manfred, hier war Ende Gelände.

Der Tunnel war zu diesem Zeitpunkt wegen Einsturzgefahr seit 2013 noch gesperrt, was nicht alle daran hinderte, dennoch durchzufahren, denn die vor dem Tunnel aufgeschüttete Barriere aus Felsbrocken war zumindest mit einer leichten Sportenduro überwindbar.

Wie ich von einschlägigen Mountainbike – websites weiß, haben die sich auch einen Teufel um die Sperrung geschert.

Während Mike damals noch überlegte, wie man unsere Enduros über die Barriere bekäme, (wir waren mit XT600 Ténéré, Honda Transalp und BMW F800GS unterwegs) traf Manfred die Entscheidung, denn er werde „auf gar keinen Fall“ hier weiter fahren, zumal der Aufstieg ihn schon weit über das hinaus gebracht habe, was er eigentlich bereit war, zu fahren.

Im Vergleich zu damals habe ich den Aufstieg heuer als deutlich härter und schwerer empfunden, das kann aber auch daran liegen, dass ich sechs Jahre älter geworden bin.

Wie auch immer, seit 2018 ist der Tunnel nach Sanierungsarbeiten wieder frei gegeben und Basti stürzt sich mit der 700er Yamaha als Erster ins schwarze Loch.

Der Tunnel ist in der Tat nichts für schwache Nerven oder klaustrophobisch veranlagte Menschen, er hat es auch auf die Liste von dangerousroads.org geschafft.

Neben der Dunkelheit sorgt das Wasser im Tunnel für Unbehagen, vor allem aber die Tatsache, dass man durch die Krümmung das berühmte Licht am Ende desselben erst ganz zum Schluss sieht, man fährt buchstäblich ins schwarze Nichts, die nassen Felsen schlucken auch teilweise das Licht der Scheinwerfer. Meine billigen China-LED Scheinwerfer taugen immerhin dazu, festzustellen, dass die Tiefe des an manchen Abschnitten im Tunnel stehenden Wassers nur etwa 20 cm beträgt, was kein Problem darstellt.

Vom Tunnelende sind es noch zwei Kilometer, bis man die Militärstraße erreicht, die das Forte Föens mit dem Forte Jafferau verbindet. Seit Verlassen der SS24 sind wir erst 15 km gefahren, es kommt einem wie 50 vor. Bis zum Gipfelfort sind es jetzt noch 7,5 km und auch die sind nicht von schlechten Eltern, vor allem die letzten Serpentinen auf der mit groben Felsbrocken gepflasterten Straße rütteln einen kräftig durch.

Aber das Traumpanorama und die herrliche Abendstimmung, es ist mittlerweile 18 Uhr vorbei, entschädigen für jegliche Strapazen. Und genau das habe ich erahnt, als ich im Tal den Entschluss fasste, die Jungs doch noch auf den Berg zu führen.

Wohl die richtige Entscheidung, denn Norbert lobt: „Du siehst hier sehr zufriedene Mitfahrer“

Auf dem Dach des Forte Jafferau, 2803 m üdM

Hier ist außer uns keine Menschenseele, uns ist auch während der gesamten Auffahrt niemand begegnet, es ist herrlich ruhig und wir genießen auf 2803 m Höhe ein Bad in der langsam sinkenden Sonne.

Basti hat neue Haare

Durch diese hohle Gasse… Nachzügler Stefan auf dem Weg aufs Fort

Bevor die jedoch weg ist, ist es ratsam, so langsam wieder vom Berg herunterzukommen.

Der direkte Weg wäre die sogenannte „Skipiste“, von der manche immer voller Stolz erzählen und die in Bardonecchia an der Lift-Talstation endet.

Natürlich fährt keiner die Piste, sondern man meint damit den Ziehweg, einen Versorgungsweg, der sich entlang der Piste bergauf schlängelt. Der ist schon steil und rutschig genug, den sind wir 2018 runter und das war eher nicht so lustig, auch weil die Hinterradbremse meiner damaligen F650GS Dakar den Dienst verweigerte.

Die Auffahrt via „Skipiste“ scheiterte 2017 auf halbem Weg an der abgebrannten Kupplung von Manfreds Honda Transalp.

Ich habe daher die Absicht, wieder um den Berg herumzufahren und die Serpentinen nach Savoulx zu nehmen. Letztere verweigert mir jedoch ein Verbotsschild, daran halten wir uns und fahren über Gleise nach Bardonecchia.

Mike und Nobi signalisieren: Alles okay

Zufrieden und hungrig finden wir dort einen Platz in der kleinen Pizzeria in der Via Germano Sommeiller in Bardonecchia, direkt neben dem Hotel Sommeiller, an dem 2015 die erste „WASTL“ begann.

Seitdem sind acht Jahre vergangen. Die Zeit rennt.

Morgen wird ein langer Tag. Ich habe eine Mammuttour im Portfolio.