Mittwoch, 6. September

Das Höchste.

„Das waren nur noch 130 km bis Nizza“ meint Norbert beim Frühstück und bezieht sich damit auf den Wegweiser in Jausiers, bevor es zum Bonette raufgeht.

„Stimmt“ sage ich. „Und von St. Etienne, wo wir gestern zurückfuhren, waren es nur noch 80.“

Zwar kann ich den Braten noch nicht riechen, aber bereits den vorgeheizten Ofen. Ich weiß um Norberts Affinität zum Meer und habe wohl registriert, dass er total angefixt ist, seit Mike ihm von seiner Teilnahme an der Hard Alpi Tour 2018 berichtet hat, die in San Remo am Mittelmeer startet.

Nur mit Mühe war Norbert beizubringen, dass eine Teilnahme nicht mehr möglich ist, die Rallye beginnt jetzt am Wochenende.

Außerdem habe ich bereits Pläne für die kommenden Tage geschmiedet.

Der Plan für heute ist überschaubar. Wir fahren durch das Val des Prés über den Col de l’Échelle nach Bardonecchia und von dort rauf auf den Colle Sommeiller.

„Und was ist da?“

„Nichts, außer jeder Menge Gegend und den Resten eines Gletschers. Und es ist der höchste, legal anfahrbare Punkt in den Alpen, seit die Auffahrt zum Bontadini verboten wurde. Deshalb muss jeder, der Stollenreifen auf dem Moped hat, da auch mal raufgefahren sein.“

Mike nickt. Wir beide waren schon dreimal gemeinsam dort oben. Erstmals im September 2015, der Tag war auch gleich unsere allererste Begegnung mit unbefestigten Straßen, die manche als „offroad“ bezeichnen, was natürlich Unsinn ist, es sind „offizielle“ Straßen.

Ich verfalle ins Grübeln. „Damals“ ist schon wieder 8 Jahre her. Ich war 58 Jahre alt, hatte mit meinen zahlreichen Straßenmotorrädern alle hohen Alpenpässe teils mehrfach befahren und mir im Winter 14/15, die Frage gestellt, wie man das noch toppen kann, oder ob das alles war.

Die Antwort lieferten google und eine website namens „Schmeißfliege“. Der Betreiber, auch Motorradfahrer, schilderte darin die Schwierigkeiten, den höchsten, legal anfahrbaren Punkt der Alpen, nämlich einen Parkplatz an der Punta Sommeiller auf 2995m Höhe, zu erreichen.

Blick vom ersten Aufstieg auf das Rif. Scarfiotti

Dahinter verbirgt sich ein Pass, nämlich der Colle Sommeiller (italienisch) bzw. Col de Sommeiller (französisch) direkt auf der Grenze zwischen den beiden Ländern, auf 3009m Höhe und nur zu Fuß erreichbar.

Germain Sommeiller (1815-1871), dessen Name sich gänzlich anders ausspricht, als die Bezeichnung für einen Weinkellner, weil das „i“ vor den beiden „l“ steht, war ein italienischer Bergbauingenieur und baute den Frejus-Bahntunnel, erstmal unter Einsatz von Dampfkraft.

Ihm zu Ehren wurde der Berg Punta Sommeiller, dessen Höhe man sich leicht merken kann (3333m) ebenso benannt, wie der Gletscher und der kleine See auf dem Hochplateau.

Da mich immer alles rund um meine Reiseziele interessiert, habe ich mein Wissen ein wenig vertieft, so stieß ich auf die jährlich am zweiten Juliwochenende dort stattfindende Stella Alpina, dieses Treffen Verrückter, das ich schon im Prolog angesprochen hatte.

Und auf die Antwort auf die Frage, wer um alles in der Welt auf die Idee kam, da eine Straße hoch zu bauen und vor allem weshalb, denn im Gegensatz zu den anderen markanten Hochpunkten wie Pramand, Jafferau, Chaberton oder auch dem Col du Parpaillon, die alle militärische Bedeutung hatten und haben, trifft das auf den Sommeiller nicht zu.

Tatsächlich wurde die Auffahrt in den 50er Jahren angelegt, um ein Sommerskigebiet zu erschließen, hierzu wurde auch das Rifugio Ambin errichtet, das als Schutzhütte und Wetterstation diente.

In den 60er Jahre setzte eine Lawine dem ganzen Treiben ein Ende.

Das schien Erich Kästner bereits lange zuvor geahnt zu haben, als er 1930 das Gedicht „Maskenball im Hochgebirge“ verfasste, in dem es heißt:

Das Gebirge machte böse Miene
Das Gebirge wollte seine Ruh‘
Und mit einer mittleren Lawine
Deckte es die blöde Bande zu

Dieser Vorgang ist ganz leicht erklärlich
Der Natur riss einfach die Geduld
Andere Gründe gibt es hierfür schwerlich
Den Verkehrsverein trifft keine Schuld

Das gesamte, sehr lesenswerte Gedicht findet man hier

Das Skigebiet wurde danach aufgegeben, die Straße verfiel durch Frost, Gerölllawinen, Steinschlag usw. Am Ende der pian dei frati sind noch Asphaltreste vorhanden

„Damals“ hatte ich beschlossen: „Da muss ich rauf“. Nicht alleine, das war klar, das ist zu riskant, aber Mike und Jörg waren dabei, ich hatte für jeden eine Enduro und mit meinen Kawasaki KLR 650, Yamaha XT600 Ténéré und Honda NX650 fuhren wir los. Am Sommeiller lernten wir den Bayern Matthias kennen, der mit einer 800er Tiger die Pisten befährt.

„Machts ihr dös zum erschten Moi?“

„Ja“, sagte Mike damals und zeigte mit dem Finger auf mich „der ist schuld“

„Dös is wia a Virus. Wann ihrs oimol hobt, werd‘ ihr des nimma los“, prophezeite der sympathische junge Mann und sollte Recht behalten.

Fachgespräch auf 3000m Höhe: Mike und Matthias aus Bayern (2015)

„Hey, Hallo, noch da?“ holt mich Norbert aus meinen Tagträumen. Er steht bereits in seiner Motorradhose vor mir und will wissen, ob das, was ich für heute geplant habe, auch für seine TDR taugt.

An die hatte ich gar nicht mehr gedacht. Diese zweizylindrige, zweitaktende Rarität aus den späten 80ern steht noch in Bastis Bus, Norbert hat sie mitgenommen, damit die „auch mal gefahren wird“.

Bei dem Gedanken, dieses wertvolle Mopped über die grobe Piste zu jagen, schüttelt es mich, aber Kfz-Meister Norbert Gimpl ist da schmerzfrei „Dafür ist das gebaut“ und hat damit letztendlich auch Recht, denn die TDR ist eine dual sports – Waffe.

„Größtenteils ist es smooth,“ antworte ich, „ab dem Rifugio Scarfiotti wird es etwas grober.“

Dass ich damit maßlos untertreibe, weiß ich in dem Moment noch nicht.

Das Val des Prés, gleich hinter Briancon an der Auffahrt zum Montgenèvre links, ist leicht zu finden, auch wenn mich das Navi einmal verarscht. Ich folge einfach meiner Nase, schließlich kenne ich mich hier aus.

Es kommt eine sehr lange, übersichtliche Gerade und in der Hoffnung, dass sich hier um die Mittagszeit keine flics rumtreiben, drehe ich den rechten Griffgummi bis zum Anschlag gegen den Uhrzeigersinn.

Darauf hat Norbert nur gewartet. Mit wehender Rauchfahne schießt er auf der TDR hinterher, die 85 PS der F800GS reichen nicht aus, das Geschoß abzuhängen, im Gegenteil, mein Vorsprung, weil ich als Erster Gas gegeben hatte, schmilzt. Ich gebe auf.

Der kleine Gebirgspass Col de l'Échelle ist kaum bekannt, nicht auf jeder Karte verzeichnet, aber ich weiß, wo der ist. Gleich nach dem Pass ist die italienische Grenze, wir kommen von Westen nach Bardonecchia.

Im Städtchen gibt es mehrere Umleitungen, aber man kommt besser durch, als ich befürchtet hatte, nachdem ich die Bilder der Verwüstung, die eine Schlamm- und Gerölllawine, die der sonst eher als Rinnsal daherkommende Bach Rio Merdovine mit sich brachte, gesehen hatte.

Das ist erst wenige Wochen her und die Schäden sind vor allem am Bachlauf und den darüber führenden Brücken deutlich sichtbar.

Am Kassenhäuschen

Es ist Mittag, Basti und Norbert gönnen sich erstmal ein kühles Bierchen, Mike und ich bleiben beim Wasser.

Wir unterqueren die Autostrada Turin-Chambéry, die hier in den Frejus-Autotunnel führt und folgen dem schmalen, steilen Asphaltsträßchen bis zum Dorf Rochemolles.Unmittelbar nach der Zufahrt zu dem alten, teilweise steingedeckten Museumsdorf beginnt die Schotterpiste.

Und ebenda ist jetzt eine Absperrung und ein Wächterhäuschen. Früher war das erst nach dem Rifugio Scarfiotti teilweise besetzt und kostete 5 Euro, jetzt muss man schon weit vorher 8 abstecken, die Stella Alpina lässt grüßen, Bardonecchia hat dazugelernt.

Die wollen nicht nur nachher den Dreck der Bagage wegräumen, sondern sich dafür wenigstens bezahlen lassen. Das ist okay.

Basti hat die Kasse, wir fahren schon mal los. Aber als der junge Mann mit dem breiten Scheitel längere Zeit nicht nachkommt, schnappt sich Norbert Mikes SWM und fährt zurück.

Es dauert einige Zeit, bis die beiden wiederkommen. Die Yamaha hat mit Einlegen des Ganges den Dienst verweigert. Der Fehler war schnell gefunden: Der Schalter des Seitenständers ist nicht sonderlich effektiv vor Steinschlag geschützt und hat einen abgekriegt. Wann das passiert ist, weiß man nicht, jedenfalls ist er Schrott.

Für WASTL's kein Beinbruch, man weiß sich zu helfen, Norbert hat die Kabel kurzgeschlossen und weiter geht's.

Eigentlich war eine Rast oberhalb des Stausees Lago di Rochemolles geplant. Und da wir schon mal dabei sind und nichts Besseres vorhaben, als noch schnell den Hügel rauf und runter, machen wir das auch.

Die späte Mittagssonne brennt herunter, ab und zu staubt eine Enduro vorbei, wir genießen die Landschaft, bis wir uns aufraffen und es wenigstens bis zum Rifugio Scarfiotti schaffen. Die haben Sandwiches, Kaltgetränke, Kaffee und vor allem einen leckeren Apfelstrudel.

„Eigentlich habe ich gar keinen Bock, da rauf zu gondeln“, bemerke ich und ernte einen mißfallenden Blick von Nobi: “Nix da. Wir fahren da alle rauf, außerdem isch’s zahlt.“

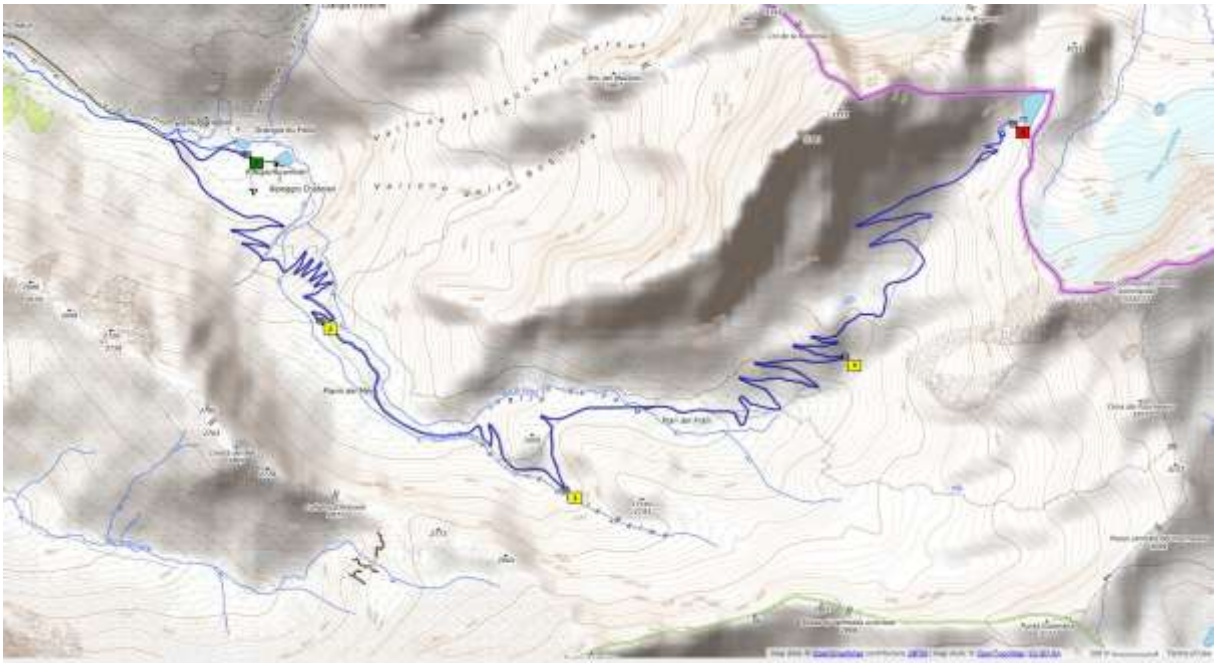
Diesem Argument ist nicht zu widersprechen. Dass ein echter Schwabe eine bereits bezahlte Leistung auch dann nicht in Anspruch nimmt, wenn er sie selbst noch erbringen muss, geht gar nicht.

(Auf den Satz bin ich besonders stolz, den muss man zweimal lesen, bis man ihn versteht, ich verstehe ihn selbst nicht.)

Vom Startpunkt am Hotel Sommeiller in Bardonecchia bis zum Hochplateau sind es 26 Kilometer, davon sind die ersten 5 asphaltiert. Vom Kassenhäuschen bis zum Rifugio Scarfiotti sind es 9 und immerhin noch 12 bis zum Endpunkt am Lago Sommeiller.

Nach vier km (1-2) hat man den ersten Anstieg mit engen Kehren geschafft, dann kommt die Pian dei Morti, die sich etwa 2 Kilometer hinzieht (2 bis 3), dann beginnt der letzte Aufstieg nach der Pian dei Frati von 2600 auf 3000 hm. Auf den Punkt 4 komme ich noch zu sprechen.

Norbert und Basti fahren voraus, verfahren kann man sich hier nicht mehr, Norbert lässt den Zweitakter fliegen und um die Kurven driften, Basti filmt das Spektakel.



Mike bleibt bis zur Morti hinter mir, dann hat er genug Staub gefressen und gibt Gas. Ich muss mir gar nicht erst die Mühe machen, hinter der leichten Sportenduro herzukommen, ganz abgesehen davon, dass Mike der bessere Fahrer von uns beiden ist. Und kein so ein Schisser wie ich.

Aber ich muss mir auch keine Mühe geben. Wenig später treffe ich alle drei am Geburtsort von Oberwastl dem Ersten, als Norbert den linken, hinteren Blinker, der am Heck der TDR abgerissen ist, vom Kabel trennt und entfernt. Der rechte macht das wenig später selbsttätig, den sammelt Basti ein. In jeder Schlacht gibt es Verluste.

Jetzt streikt auch noch die Kupplung der T7

Und damit komme ich zum Kästchen mit der Nummer 4 in der Topo-Karte von OTM:

Die vierte Linkskehre (bergauf) nach der Pian dei Frati. Die wurde schon zahlreichen Leuten zum Verhängnis, unter anderem Manfred 2017 mit der Transalp, allerdings bei der Abfahrt.

"In 2 Sekunden liegst Du!"

Während ich gerade feststelle, dass mir so langsam die Körner ausgehen, begehe ich drei Fehler:

Ich fahre die Kehre innen an
Ich bin zu langsam
Ich ziehe die Kupplung.

Im Ergebnis liegt meine BMW auf der linken Seite leicht hangabwärts in der Kehre.

Es gäbe noch einen weiteren Fehler: Muffensausen. Ich habe in dem Moment, als ich in die Kehre gefahren bin und den Geröllhaufen direkt vor dem Vorderrad gesehen habe, nicht mehr gewusst, wie ich da drüber kommen soll, bin stehen geblieben und als ich dann noch die Kupplung zog und das Motorrad nach hinten rollte, statt es mit eingelegtem Gang und abgewürgtem Motor zu stabilisieren, habe ich mit dem linken Stützbein den Halt verloren.

Gut. Ist jetzt so. Ich habe die Kiste auch nicht weggeschmissen, sondern mehr oder weniger abgelegt, das ist die schon gewöhnt, ich selbst bin nicht gestürzt. Ich bin auf 2764 Metern Höhe, völlig fertig und pumpe wie ein Maikäfer.

Jeder Versuch, die schwere F800GS in dem Geröll alleine aufzuheben, wäre pure Kraftverschwendung. Die Jungs sind vor mir, also setze ich mich auf den nächstgrößeren Felsbrocken und warte. Irgendwann kommen sie ja zurück.

Was jedoch kommt, ist ein Dacia Duster mit italienischem Kennzeichen, der von oben herab rumpelt. Ich stehe auf und gebe Zeichen, wie er um das liegende Motorrad herumfahren kann.

Aber der Dacia – Fahrer hält an und steigt aus. Als der Mann aussteigt, hebt sich der Geländewagen sichtbar aus den Federn und vor mir steht Bud Spencer mit schwarzem Vollbart und Oberarmen, die bei mir Schenkel heißen.

Bud will als erstes wissen, ob mir wirklich nichts passiert sei. Ich verstehe kein Italienisch aber das verstehe ich. „Nonono, alles va bene."

Frau Spencer ist auch ausgestiegen und will das zunächst auch noch mal wissen. „Sei sicuro?" „sisisi"

Bud schnappt sich den Lenker, ich halte mich am Kofferträger fest, Gang ist eingelegt, die 800er schnellt hoch. Ich übernehme den Lenker, Bud Spencer schiebt und die GS schiebt sich durch den Steinhaufen, als wäre sie ein Tretroller.

Auf festem Boden steht meine Kiste auf dem Seitenständer, Bud versichert sich noch einmal, dass ich wirklich unversehrt bin, steigt samt Frau in den Duster, winkt nochmal und rumpelt weiter.

Ich muss kurz durchatmen. Wenn jetzt Nobody Terence Hill mit den stahlblauen Augen auf seinem Zossen daherkäme, den Hut tief im Gesicht, es würde mich nicht wundern.

Ich weiß mehrere Dinge. Es ist noch eine Ecke bis zum Top und es wird nicht leichter. Aber ich stehe wieder und aufgeben steht nicht auf meinem Tagesplan. Die 800er hat nichts abbekommen. Steht da, friedlich, als ob nichts wäre.

„Okay Berg“ denke ich „Du oder ich“ und die Szene aus Ambros-Tauchen-Prokopetz‘ „Watzmann“ geht mir durch den Kopf: „Dös is der Berg! Er ruaft mi!

I muass auffi, Muass eam unterkriagn!“

Kurios, was einem so durchs Hirn strömt, wenn man da alleine mit sich beschäftigt ist. Der Motor springt sofort an und läuft normal.

Ich gebe Gas und werde mutiger. Den Umkipper hatte ich schon, jetzt gilt’s. Es wird erwartungsgemäß noch grober, aber jetzt hänge ich am Gas. Und das ist das Rezept. Ich muss schneller fahren.

Kurz vor dem ehemaligen Parkplatz, dessen Barriere längst eingerissen und verfallen ist, kommt mir Basti entgegen. „Alles okay?“ „Na klar, habe nur eine kleine Pause eingelegt.“

Noch 100m

Man hat sich doch Sorgen um den alten Mann gemacht. „Mein Motorrad hat sich auch kurz hingelegt“ füge ich noch an. Basti lacht und Mike weiß sofort wo das passiert ist.

Colle Sommeiller, 4.0. Mein GPS meldet: 3001 m. Es ist kalt hier oben. Machen wir, dass wir runterkommen.

On top: Colle Sommeiller, 3001 m üdM

Als wir runterfahren, liegt in genau dieser Kehre 4 die nagelneue Africa Twin eines Franzosen, der hilflos danebensteht. Auf der linken Seite, beim abwärtsfahren. Wir helfen beim Aufstellen.

Die Pizzeria in Bardonecchia in der Via Germano Sommeiller hat geschlossen. Wir finden eine in Briancon, in unmittelbarer Nähe unserer Behausung.

„Und morgen fahren wir nach Nizza?“ meint Norbert, als er später eine Flasche Jack Daniels öffnet.

„Du vielleicht, ich nicht“, antworte ich im Scherz.

Dabei sollte ich es besser wissen.

Norbert macht mit sowas keine Witze.