JENSEITS VOM ALPEN-MASTERS

Das Alpen-Masters von MOTORRAD ist der größte Vergleichstest der Welt. Wegen der vielen Testrunden mit 20 Maschinen bleibt den Testern aber kaum Zeit für die Erkundung der Gegend. Eva Breutel kehrt daher mit mehr Muße und nur einem Motorrad in die italienisch-französischen Alpen zurück.

Von Eva Breutel; Fotos: Zep Gori

Kurvige Abenteuer im Piemont: links am Colle d'Agnello, oben entlang der Elva-Schlucht

Ob im malerischen Dörfchen Marmora an der Maira-Stura-Kammstraße oder auf den begnadeten Pässen: Selbst im Hochsommer herrscht so wenig Verkehr, dass Hund und Katze unbehelligt auf der Straße spielen können

Milder Schotter und eine atemberaubende hochalpine Bergwelt auf der Maira-Stura-Kammstraße

WILDE SCHLUCHTEN

und griffiger Asphalt – eine glückliche Kombination

Westalpen: Piemont

Heda, ihr Berge, ich bin zurück! Es kribbelt nur so in der Gashand und im Bauch, als ich endlich wieder in diesen vergessenen Winkel der Westalpen eintauche. Zum ersten Mal kam ich beim Alpen-Masters 2012 in das Grenzgebiet zwischen Italien und Frankreich, zwischen Piemont und Haute Provence. Seither lässt mich die Gegend nicht mehr los, mit ihren kühn geschwungenen Straßen, abenteuerlichen Aufstiegen und wilden Serpentinen. Längst nicht alles konnte ich während des Alpen-Masters erkunden. Was ich versäumt habe, will ich jetzt mit meinem italienischen Kumpel und Fotografen Zep nachholen.

Wie damals quartieren wir uns im italienischen Stura-Tal ein, im 1200 Meter hohen Dorf Pietraporzio. Im Nordwesten markiert der Colle della Maddalena (französisch: Col de Larche) die Grenze zu Frankreich, im Südosten der Colle della Lombarda, seit besagtem Alpen-Masters auf meiner persönlichen Hitliste der Pässe ganz weit vorn. Zu seinen rund 30 Kehren zieht es mich jetzt mit aller Macht – nicht wie damals beim Alpen-Masters auf brandneuen und aufregenden Motorrädern, sondern mit einer kreuzbraven BMW F 700 GS. Gerade in den steilen Serpentinen gleich am ersten Anstieg, die kaum breiter sind als ein dicker Tourer, macht die kleine BMW ihre Sache ausgezeichnet, flink und handlich wieselt sie bergauf. Weiter oben türmen sich die Spitzkehren wie steinerne Schwalbennester übereinander, dann folgt ein holperiges Waldstück, bis sich das Panorama schlagartig weitet und die alpine Bergwelt in spektakulärer Pracht vor uns liegt: schneebedeckte und grüne Wipfel im Wechsel, mächtige Geröllfelder und sonnige Almwiesen, gesprenkelt von tiefblauen kleinen Seen. Ein Bild wie für die Ewigkeit.

Mit seinen steilen Flanken und dem fadendünnen Sträßchen verbreitet der Lombarda auf italienischer Seite diesen leisen Hauch von Abenteuer, den es in den Alpen nur noch selten gibt. Flott läuft die Abfahrt nach Isola, denn zum einen ist der Straßenbelag auf der französischen Seite besser, zum anderen legten die dortigen Ingenieure die zahlreichen Spitzkehren breiter und damit geschmeidiger an. Gut gelaunt ziehen wir weiter, auf griffigem Asphalt entlang tiefer Schluchten und grandioser Felsmassive bis zum Col de Turini, bekannt vor allem wegen der berüchtigten „Nacht der langen Messer“ der Rallye Monte Carlo. Doch an diesem sommerlichen Tag präsentiert sich der Pass manierlich und verzückt mit schwungvoller Streckenführung durch dichte Wälder. Am Fuß des Turini, in Sospel, befinden wir uns schon nah an der Côte d'Azur, drückend steht die sommerliche Hitze in der Stadt. Nur gut, dass wir uns wieder Richtung Norden wenden und dem schweißtreibenden Klima entkommen.

Und zwar zum Colle di Tenda, einem weiteren Höhepunkt der Westalpen. Weil die alte, zum Teil geschotterte Passstraße auf französischer Seite gesperrt ist, bleibt uns nur die Fahrt durch den drei Kilometer langen Tunnel, immerhin der älteste der Alpen und aus Naturstein gebaut. Dorthin führt eine kurvige und schnelle Strecke über beeindruckende Rampen, wo die kleine BMW dann doch ein wenig Druck vermissen lässt. Schließlich finden wir uns vor einer Ampel wieder: Der Tunnel ist nur einspurig befahrbar, gerade ist der Verkehr aus der anderen Richtung dran. 17 Minuten müssten wir warten, teilt uns eine Leuchtschrift mit. Weil immer mehr Zweiradler eintrudeln, schwirren bald italienische, französische, englische und deutsche Sprachbrocken durcheinander. Zwei Minuten vor der Tunnelfreigabe laufen die ersten Motoren warm, im dichten Pulk und weit vor den Autofahrern stürzen wir uns in die Röhre, die das Donnern unserer Motoren mit lautem Hall begleitet – ein Gemeinschaftserlebnis mit Gänsehaut-Effekt.

ALPENGLÜCK

in schierer Perfektion – der Lombarda ist ein Pass zum Verlieben

Schildbürgerstreich mit elf Verkehrszeichen auf einsamer Bahn, Trattoria in den Arkaden des Städtchens Vinadio, Seifensiederei in Pietraporzio: Für Unterhaltung ist im Piemont auch jenseits der Kurven gesorgt

Westalpen: Piemont

Einen Tipp für die alte Straße haben wir auch bekommen, und so biegen Zep und ich direkt hinter dem Tunnel zur Passhöhe des Tenda ab, wo uns ein Schild vor der Weiterfahrt auf Schotter warnt: Ein Erdrutsch mache die Strecke unpassierbar, Wendemöglichkeiten gäbe es nicht. Wir wagen es trotzdem und werden reich belohnt. Inmitten tief hängender Wolken dringen wir immer weiter in eine fast surreal anmutende Felslandschaft vor. Hier ist die F 700 GS in ihrem Element, wie von allein findet sie ihren Weg zwischen Steinen und Schotter. Doch als wir die Passhöhe des Colleto Campanin auf gut 2000 Metern erreichen, bricht die Dämmerung herein, wir schauen uns ernüchtert an. Solche Schotterstrecken in stockdunkler Nacht hinuntergondeln? Lieber nicht, das klingt nun doch verdächtig nach einer Nacht der langen Messer. Zurück zur Basis im Stura-Tal also.

Kontrastprogramm am nächsten Tag, statt flotter Nationalstraßen erwartet uns ein ehemaliges Militärsträßchen in den Cottischen Alpen, praktisch gegenüber vom Hotel. Während des Alpen-Masters hatte ich mit ein paar Kollegen versucht, dorthin vorzudringen, doch damals hatten uns meterhohe Schneewände den Weg versperrt. Jetzt schrauben wir uns schneefrei auf der Maira-Stura-Kammstraße hinauf, wo sich die Passhöhen nur so drängeln: Colle Valcavara, Colle dei Morti, Colle d'Esischie, alle um die 2400 Meter hoch. Zwischendurch geht der Weg immer mal wieder in leichten Schotter über, die weiten Ausblicke auf das Arma-Tal mit seinen schroffen Hängen, weißen Firnfeldern und blühenden Wiesen teilen wir fast nur mit pfeifenden Murmeltieren und scheuen Gämsen. Und mit Kühen, die oft den Weg belagern, manche haben sich im Schatten der Felsbrocken sogar zum Wiederkäuen niedergelassen. Slalom-Fähigkeiten sind gefragt, um die friedlichen Wesen zwischen Hang und Abgrund sicher zu umrunden.

Am Colle del Mulo, der eigentlich auch auf unserer Gipfel-Agenda steht, geben wir uns angesichts tiefen Gerölls geschlagen. Stattdessen machen wir Pause auf der Alm, mit Käsebrot, Milch und Joghurt, alles frisch von den 60 Kühen, die zum Betrieb gehören. Fast fühlen wir uns wie aus der Zeit gefallen: Keine anderen Touristen weit und breit, mitten auf der Straße spielen ein junger Hund und eine Katze, ein paar Kühe drehen gemächliche Verdauungsrunden um unseren Tisch. Kein Verkehrslärm stört die Stille und mangels Empfang klingelt noch nicht mal das Handy. Letzteres macht Zep als echten Italiener dann doch bald nervös, wir wenden uns wieder zivilisierteren Gegenden zu. Wobei: Viel Tourismus herrscht auch entlang der folgenden Routen nicht. Im idyllischen Dörfchen Marmora mit seinen blumengeschmückten Steinhäusern gibt es zwar viele Kneipen und Pensionen, doch von den Gästen ist nur wenig zu sehen. Eine ideale Gegend für Motorradfahrer, denn den perfekten Kurvenfluss stört hier nichts und niemand.

Zum Colle di Sampeyre, ebenfalls über 2000 Meter hoch, bringt uns ein grandioses, mit Natursteintunneln durchsetztes Sträßchen entlang der wildromatischen Elva-Schlucht. Auf der Passhöhe zweigt nach Osten ein ungeteerter Weg entlang des Kamms ab, fast durchgehend einfach zu befahren. Nur ein paar kurze Passagen mit Geröll sorgen für erhöhten Adrenalinpegel – da ist er wieder, der leise Hauch von Abenteuer! Mutig geworden, versuchen wir uns an einer noch kleineren Abzweigung, doch bald versperren uns dicke Felsbrocken den Weg nach oben. Hier kommen höchstens Leichtenduros weiter. Oder wilde BMX-Fahrer, wie die zwei Jungs, die uns grinsend umrunden, während wir auf dem schmalen Pfad mühsam wenden. Auf Nebenstraßen hangeln wir uns zurück zum Hotel. Nur 220 Kilometer stehen heute auf der Uhr, doch die Bergwelt der Cottischen Alpen entschädigt mit viel Genuss reichlich für das langsame Fortkommen.

Über allen Gipfeln ist Ruh: Panorama am Colle di Sampeyre

Westalpen: Piemont

Am Morgen steht uns der Sinn dann doch wieder mehr nach Beschleunigung, auf dem nahen Colle della Maddalena dürfen sich Mensch und Maschine in schnellen Kurven austoben. Flüssig geht es weiter, in einer weiten Schleife nähern wir uns von Nordwesten dem Colle dell'Agnello: nach Bonette, Stilfser Joch und Iseran der vierthöchste Pass Europas. Doch unversehens erliege ich einer Verlockung der kurvigen Art, nämlich dem Wegweiser zum Izoard. Spontan biegen wir ab und jagen die griffige Passstraße hinauf, inmitten wilder Schönheit aus Felsnadeln und rötlichem Gestein, die mir das Herz aufgehen lässt. Hier sind ein paar Motorradfahrer mehr unterwegs, doch der Verkehr hält sich in Grenzen. Oben sind Zep und ich uns einig: Ein solches Juwel darf man nicht links liegen lassen, auch wenn es ursprünglich nicht auf unserer Pässeplanung stand und einen Umweg von 80 Kilometern bedeutet. Doch was ist das schon angesichts eines genialen Kurvenvergnügens? Schließlich sind wir genau deswegen hier!

Die steinernen Bögen des Ponte del Diavolo (links) in Dronero soll der Teufel gebaut haben. Fahren kann man in der Gegend auf jeden Fall wie der Teufel

Grenzgebiet: Der Käse auf dem Markt in Entracque wird zweisprachig beworben

Der Agnello präsentiert sich nicht ganz so kurzweilig, der Aufstieg auf französischer Seite führt durch ein eher monotones Hochtal. Oben kühlt es auf unter zehn Grad ab, kalter Nebel liegt über der Passhöhe. Deutlich zu sehen sind hier die Unterschiede im Asphalt: in Frankreich hell und griffig, in Italien dunkler und eher rutschig. Entsprechend geht es auf der italienischen Abfahrt mit Schlaglöchern, Bodenwellen und Rollsplit weiter. Nun ja, auch das verbuchen wir in der Kategorie „Hauch von Abenteuer", zumal das Panorama hier viel abwechslungsreicher ist. Auf dem Weg ins Hotel legen wir noch einen Stopp im lebhaften Städtchen Dronero ein. Dessen mittelalterlichen „Ponte del Diavolo" soll der Teufel persönlich gebaut haben. Ruhm haben neben dieser Brücke die „Droneresi" verdient, köstliche Pralinen mit Schokoladen- oder Nusscremefüllung, die den abendlichen Ausklang versüßen.

War's das dann? Nein, noch lange nicht, es locken weitere hochalpine Pässe. Keinesfalls fehlen darf die Testrunde des Alpen-Masters, die alle Facetten alpinen Straßenbaus bietet: Auf 155 Kilometern führt sie über den Lombarda (hurra!) zu Europas höchster Passstraße am Col de la Bonette und schließlich über den Colle della Maddalena zurück ins Stura-Tal – eine so rasante und abwechslungsreiche Runde, dass man sie gern zweimal fährt. Oder noch öfter, allein schon wegen des Lombarda. Denn der bedeutet, jedenfalls für mich, das Alpenglück schlechthin. ■

Infos

Zwei der höchsten Pässe Europas, der Col de la Bonette und der Agnello-Pass, dazu völlig legale Schottersträ-ßchen und wenig Verkehr: Im hochalpinen Grenzgebiet zwischen dem Piemont in Italien und der Haute Provence in Frankreich jagt ein Höhepunkt den nächsten.

Anfahrt: Ausgangspunkt für die vier Tagestouren ist das Stura-Tal (Valle Stura) westlich von Cuneo im südlichen Piemont. Nach Süden und Westen geht es von hier aus in die französischen Seealpen, nach Norden zur Maira-Stura-Kammstraße und in die Cottischen Alpen. Hochalpin ist das Gebiet auf allen Seiten; Pässe, die niedriger als 2000 m sind, dürfen als Seltenheit gelten. Eine Woche Zeit sollte man für diese Tour schon mitbringen, denn schon die Anreise dauert: Von München aus sind es auf der kürzesten Strecke knapp 800 km bis ins Stura-Tal, von Köln über 1000. Wer per Achse anreist, kann weitere Pässe einbauen, wie den Kleinen Sankt Bernhard und den Col de l'Iseran.

Reisezeit: Vor Schneefall weitgehend sicher ist man von Mitte Juni bis Mitte September. Die Gegend ist selbst im Juli und August, den traditionellen Ferienmonaten von Italienern und Franzosen, relativ ruhig. Nur an den Wochenenden kommen viele Motorradfahrer aus der näheren Umgebung.

Übernachten: Vor allem aus Kostengründen empfiehlt es sich, nachts auf die italienische Seite des Gebiets zu wechseln. Basislager für die beschriebenen vier Tagestouren war das bereits beim Alpen-Masters bewährte Hotel „Regina delle Alpi" in Pietraporzio (www.reginadellealpi.com). Die Übernachtung mit Halbpension kostet rund 60 Euro (DZ), das Haus verfügt über Schwimmbad, Sauna, Dampfbad und Fitnessraum. Die Wirtsleute Maura und Massimo sprechen neben Italienisch gut Englisch und Französisch, für die Motorräder stehen Garagen zur Verfügung. Weitere Hotels, Pensionen und Campingplätze finden sich auf der Webseite www.cuneoholiday.com (siehe auch unter Punkt Informationen).

Essen: Bekannteste Spezialität des Tals ist das Sambucano-Lamm (agnello sambucano), das vor 30 Jahren kurz vor dem Aussterben stand und heute zu den Stars der italienischen Slow-Food-Küche zählt. Nudeln dürfen in einer italienischen Regionalküche nicht fehlen; hier sind es die Crouzets auf Weizen- und die Ravioulettos auf Kartoffelbasis. Aus einem Nachbartal stammt der Castelmagno, ein bekannter Blauschimmelkäse.

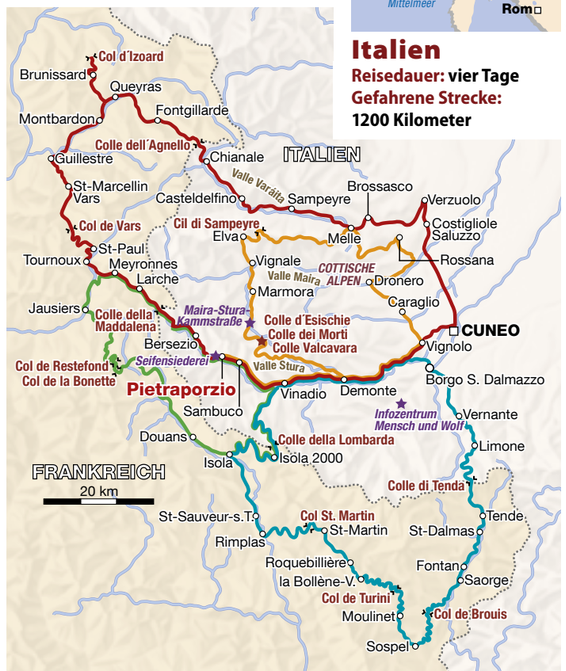
Sehenswertes: „Ecomuseo della Pastorizia" in Pontebernardo, nördlich von Pietraporzio. Das kleine Museum beschäftigt sich mit der Schafzucht im Stura-Tal und zeigt in eindrücklichen Bildern den einst beschwerlichen Weg der Schäfer über die Alpen nach Frankreich.
„Centro Faunistico Uomini e Lupi" in Entracque. Dieses Informationszentrum versucht, das schwierige Zusammenleben von Mensch und Wolf zu erleichtern. In einem acht Hektar großen Gehege lassen sich tatsächlich Wölfe beobachten – wenn man Glück hat. Infos über die Wölfe sowie weitere Wildtiere der Region wie Adler, Steinbock und Bartgeier unter www.parcoalpimarittime.it.
„Rose & Caprioli" (Rosen & Rehe) in Pietraporzio. Die kleine Seifensiederei stellt Naturseifen, Öle und Cremes nach alten Rezepturen her. Die meisten der verwendeten Pflanzen werden vor Ort angebaut, darunter Edelweiß und Arnika. Die Siederei selbst kann man auch besichtigen.

Informationen: Weitere Informationen über das Stura-Tal und die benachbarten Täler gibt es beim Tourismusverband Cuneo unter www.cuneoholiday.com, und zwar sogar auf Deutsch. Motorradfahrer sind in der Gegend willkommen; der Tourismusverband empfiehlt unter der Rubrik „Aktiv" gleich sechs detailliert beschriebene, wenn auch eher kurze Motorradtouren durch die Provinz Cuneo, ebenfalls auf Deutsch.

Karten: Da die Gegend voll im Grenzgebiet liegt, gibt es kaum Karten, die sie ganz abdecken. Einen guten Überblick verschafft die Marco Polo-Karte Provence, Côte d'Azur, Rhône-Alpes, 1:300 000, neun Euro. Für die verwinkelten Täler Maira und Stura empfiehlt sich die Wanderkarte Nr. 7 des Istituto Geografico Centrale, „Valli Maira–Grana–Stura", 1:50 000. Erhältlich vor Ort in Zeitschriftenläden, sieben Euro.

Karte: MAIRDUMONT/Claudia Werel

Italien
Reisedauer: vier Tage
Gefahrene Strecke: 1200 Kilometer



REISE-BOX

MOTORRAD action team

Kurvenparadies Piemont-Ligurien

Das Piemont ist weltbekannt für seine guten Weine und ganz nebenbei auch eine hervorragende Gegend für Touren auf und abseits asphaltierter Straßen. Der Nordwesten Italiens verführt mit herrlichen Landschaften, kurvenreichen Straßen und traumhaften, oft unbefestigten Gebirgs- und Militärstraßen, die man einmal im Leben gefahren sein sollte. Über die italienischen Alpen geht es nach Ligurien, von wo aus die sensationellen Strecken im Grenzgebiet zwischen Frankreich und Italien unter die Räder genommen werden.

Foto: Isabel Lengwenus

Kurvenreiche Sträßchen im Grenzgebiet zwischen Frankreich und Italien

TERMINE

Piemont-Ligurien	03. 07.–08. 07. / 18. 09.–23. 09.17	1090 Euro

Serpentinen & Spaghetti

Wenn es für Kurven Sterne gäbe, hätte der Apennin deren fünf. Auch wenn es hier genug zu besichtigen gäbe, steht bei der action team-Tour Fahren auf wenig frequentierten, kurvigen Sträßchen im Vordergrund. Schon die Anfahrt durch die lombardischen Alpen verwöhnt mit teils aberwitzigen Kurvenfolgen sowie kleinen gewundenen Schmugglerpfaden. Danach lässt es sich wunderbar über den wilden Hauptkamm des Apennin schwingen. Wie die Hügel, so die Straßen, sagt man. Im Apennin also immer schön rund. Ebenso kurvig ist die Via Aurelia an der Küste vor La Spezia, die bestimmt alle süchtig macht.

Foto: Jo Deleker

Fantastische Ausblicke auf die ligurische Riviera

TERMINE

Apennin	27. 05.–03. 06. / 03. 06.–10. 06.17	1190 Euro
	02. 09.–09. 09. / 09. 09.–17. 09.17	1190 Euro

MOTORRAD action team, 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/182-19 77, Fax -20 17
E-Mail: info@actionteam.de, Internet: www.actionteam.de

reisen trainings enduro events