

Alpentour Italien 2013



Noch gibt es einige weiße Flecken, die von unseren bisherigen Alpentouren gar nicht, oder nur sporadisch abgedeckt wurden. Der italienische Alpenraum gehört sicher dazu, auch wenn es schon einige Etappen auf italienischem Boden gab. Auf der Suche nach einem möglichst zentral gelegenen Startort fiel die Wahl diesmal auf Tirano, direkt an der Schweizer Grenze und dem Fuß des Berninapasses. Tirano liegt nur auf 441 m über Meereshöhe und war damit der bislang niedrigste, mit über 9000 Einwohnern aber auch der größte Ausgangspunkt einer Alpentour.



Von hier aus lassen sich sowohl Pässe im Schweizer Kanton Graubünden, als auch in der italienischen Provinz Lombardei optimal erreichen. Die Lombardei zeigt dabei zwei vollkommen unterschiedliche Gesichter. Auf der einen Seite die einsamen Passstraßen rund um die oberitalienischen Seen und auf der anderen Seite die großen Giro d'Italia-Riesen im Norden. Um alles abzudecken war allerdings ein sportlich anspruchsvolles Programm angesetzt, welches sogar die [Seealpentour von 2012](#) noch einmal übertraf. 1137 km und 27 958 Höhenmeter wurden letztlich absolviert.

Tag 1: Reinfall am Bernina

Tag eins ist schnell beschrieben: Da Max und David noch eine Prüfung zu schreiben hatten, würden sie erst am nächsten Tag spät abends eintreffen. Alex und ich reisten mittwochs über das Stilfser Joch als ersten Stimmungsmacher an und trafen am Nachmittag in Tirano ein. Mit Händen und Füßen verständigten wir uns mit unserem sehr freundlichen Vermieter, denn,

noch eine Neuerung zu vorherigen Touren, diesmal hatten wir niemanden mit auch nur den geringsten Sprachkenntnissen dabei. Es klappte aber ganz gut und wir saßen bereits wenig später auf dem Rad.

Von der Haustür ging's bergan und die schweizerische Grenze war schnell erreicht. Mit zunehmender Beunruhigung beobachteten wir allerdings die Wetterentwicklung. Genau aus Richtung Berninapass zogen sehr dunkle Wolken auf, die sich schließlich recht plötzlich und mit ungekannter Heftigkeit in einem Unwetter entluden. Verbunden mit einem enormen Temperatursturz brach der Wolkenbruch über uns herein und es blieb nur der Rückzug. Jedoch auch das sollte schwieriger sein als gedacht. Wahre Wassermassen prasselten auf uns herunter und verwandelten die Straße in einen Bach. Es war so unmöglich die Bremsflanken trocken zu bekommen und eine ordentliche Bremswirkung zu erzielen. So mussten einige Gegenanstiege rechts und links der Straße zur Geschwindigkeitsreduktion herhalten. Fing ja gut an.

Tag 2: Zwei berühmte Schweizer sind besser als ihr Ruf

Die Hitze des Vortages war zurück und wir mussten uns entscheiden, welche Etappe wir noch allein angehen wollten. Unsere Wahl fiel aus zweierlei Gründen auf die Etappe über den Splügenpass, San Bernardino und zurück über den Splügen. Zum einen weil diese beiden Pässe in Radfahrerkreisen ob ihrer starken Verkehrsbelastung eher als unschön bezeichnet werden und zum anderen erschien sie auf dem Papier mit 150 km und 3500 Höhenmetern zu den leichteren Etappen zu gehören. Doch die große Hitze (beim Start in den Splügenpass in Chiavenna 36 Grad) und die fehlende Gewöhnung an die langen Anstiege tat ihr übriges um uns vom Gegenteil zu überzeugen.

Direkt zu Beginn stellte sich mit der Südseite des Splügenpass (2113 m) durchs Val San Giacomo eine Auffahrt mit gigantischen Ausmaßen, immerhin 30 km und 1900 Höhenmeter in den Weg. Ganz entgegen meiner Erwartungen präsentierte sich der Pass nicht übermäßig stark befahren, dafür aber landschaftlich sehr schön und mit teilweise spektakulärem Straßenbau, wenn z.B. die Straße innerhalb kürzester Strecke mit Hilfe unzähliger Serpentina eine annähernd senkrechte Felswand erklimmt. Zweimal wird der Bergrhythmus durch längere Flachstücke unterbrochen. Zunächst in Prestone nach ca. 11 km und dann noch einmal nach 24 km am Stausee „Lago di Montespluga“. In diesem oberen Teil kann man auch immer schönere Ausblicke genießen. Der Rückblick ins Tal öffnet sich immer weiter und schon vor dem Stausee kommen immer mehr der umgebenden 3000er ins Blickfeld. Insgesamt 54 Serpentina überwindet man bis zur Passhöhe, obwohl es in der Abfahrt deutlich weniger sind, hat man ein anderes Gefühl, weil sie sich gerade im oberen Bereich stark konzentrieren und eine wahre Serpentina wand darstellen.



Von Splügen aus fuhren wir zwar verkehrsarm, aber doch immer von der parallel verlaufenden Schnellstraße begleitet in Richtung Bernardino. Der starke Gegenwind sollte später noch von Nutzen sein, auf dem Hinweg aber nervte er etwas. Ab Hinterrhein verschwindet die störende Hauptstraße im Tunnel und hinterlässt nur noch einige Entlüftungsbauten an der Passstraße. Der San Bernardino (2065 m) war ab hier bei sehr angenehmer Steigung und schöner Landschaft wirklich gut zu fahren und auf diese Weise sicher einer der einfachsten 2000er. Oben angekommen trafen wir noch eine große Gruppe deutscher MTB-Alpencrosser, ehe wir uns auf exakt dem gleichen Weg zurück begaben. Solche Streckenführungen haben natürlich den Vorteil und Nachteil zugleich, dass man genau weiß, was noch auf einen wartet. Allerdings hatten wir zwar erst die Hälfte der Kilometer, aber bereits über zwei Drittel der Höhenmeter. Die letzte Auffahrt des Tages war angesichts deutlich fortgeschrittener Stunde nun endlich weniger heiß und fast menschenleer. Als großes Finale genossen wir die lange Abfahrt nach Chiavenna, wo es trotz beginnender Dämmerung noch deutlich über 30 Grad heiß war, ein Fingerzeig für die nächsten Tage.

Tag 3: Zwischen absoluter Einsamkeit und Massentourismus

In der Nacht trafen Max und David ein und so starteten wir die erste Etappe zu viert. Dabei ging es direkt an der Haustür los, zunächst einmal abseits der Superstrada (Hauptverkehrsstraße) durch das Addatal nach Bormio. Unterwegs merkte Alex die Strapazen des vorangegangenen Tages jedoch stärker als erhofft, sodass er bereits in Bormio die Etappe abbrach und zur Ferienwohnung zurückkehrte. Nun nur noch zu dritt nahmen wir den ersten Anstieg des Tages zu den „Torri de Fraele“ (1941 m) in Angriff. Dies ist ein recht unbekannter Anstieg, der auch als Stichstraße keinerlei Verkehrsbedeutung hat und entsprechend einsam war. Bei recht moderater Steigung war es so ein tolles Fahren durch die Serpentine hinauf zu den namensgebenden Türmen, die über den Eingang zum dahinter liegenden Tal wachen. Da aber der Asphalt an den „Torri“ endet, war auch für uns dort Umkehren angesagt. Die schmale Abfahrt führte uns direkt nach Isolaccia und in den Anstieg



zum Passo di Foscagno (2291 m). Leider stellte diese Passstraße das genaue Gegenteil zur vorherigen dar. Zugegeben, für das schlechter werdende Wetter und die damit verbundene nachlassende Aussicht kann er nichts, das hohe Verkehrsaufkommen allerdings scheint wohl eine dauerhafte Trübung des Fahrvergnügens für Rennradler zu sein. Ähnliches ergibt sich wohl auch für die beiden folgenden „Pässchen“.

Diese etwas despektierliche Bezeichnung rührt keineswegs von ihrer Höhe, denn da sind beide mit über 2000 m eher bei den Großen verortet. Nein, vielmehr sind es die geringe Streckenlänge und Höhendifferenz, die diese Pässe zu nicht allzu großen Hindernissen für Radfahrer werden lässt.

Der erste, der Passo d'Eira (2209 m), ist mit seinen knapp 3 km und ca. 190 Höhenmetern sicher einer der einfachsten 2000er der Alpen. Ein obligatorisches Passfoto musste natürlich

trotzdem sein, war es doch unter anderem Beweis für eine Tour über fünf Pässe, immerhin vier davon über 2000 m. Doch diese Zahlen täuschen natürlich darüber hinweg, dass während der Etappe zwar 3900 Höhenmeter gesammelt wurden, aber eben keine großen und schweren Pässe zu bewältigen waren. Nach dem Passo d'Eira erreichten wir die Freihandelszone um das italienische Livigno. Schlagartig wurde uns klar, warum der Verkehr an den an sich sonst eher unscheinbaren Passstraßen hier hinauf so stark war. Bei z.B. Dieselpreisen von 1,03 €/l machte diese eine Ersparnis zum restlichen Italien von knapp 70 Cent aus. Entsprechend gab es auch Läden mit allen möglichen Marken, z.B. auch von allen großen Radherstellern. Einen längeren Aufenthalt wollten wir hier auch wegen des Gewusels nicht machen und machten uns daher auf zur Forcola di Livigno (2315 m). Auf dem Weg dorthin begegneten uns einige Profifahrer, schließlich liegt die Hochebene von Livigno auf knapp 2000 m Höhe und zieht so vor allem im Sommer, aber auch im Winter Athleten sämtlicher Ausdauersportarten zum Höhentrainingslager an. Ich muss allerdings sagen, dass angesichts dieser Touristenmassen (natürlich mit Autos) ein Rennradtraining hier in der Höhe eine eher grauenhafte Vorstellung ist. Daher waren wir froh, auf der Passhöhe wieder die Schweiz erreicht zu haben und nun, wengleich auch der Berninapass leider sehr stark befahren ist, wieder etwas ruhiger zu Werke gehen konnten.

Wir hätten uns an der Zollstation schon direkt links in die Abfahrt nach Tirano stürzen können, was wir aber zu Gunsten eines Gipfelbesuchs am Berninapass (2330 m) zunächst unterließen. Der kleine Umweg von 300 zusätzlichen Höhenmetern war es uns auf jeden Fall wert. Kurz vor der Passhöhe wurde es sogar erstmalig sportlich, als Max eine Lücke zu mir zufuhr und vorbei sprintete. Dabei verschätzte er sich ein wenig in der Distanz zur Passhöhe und musste so meinen Konter hinnehmen. Ein spaßiges Vorgeplänkel zu einigen Duellen in den kommenden Tagen. Oben angekommen hatten wir dann erneut eine ewig lange Abfahrt als Etappenfinale, mit dem entscheidenden Unterschied zum Vortag, dass sie nicht am Auto, sondern an der Haustür endete - eine tolle Sache.

Tag 4 – Im Festsaal der Alpen

Obwohl die bisherigen Belastungen durch die unterschiedlichen Anreisezeiten bei jedem anders spürbar waren, freuten sich doch alle über den ersten Ruhetag. Gänzlich ohne sportlichen Ansatz sollte dieser ja auch nicht verlaufen. Traditionell gibt es bei unseren Alpentouren eine Wanderung möglichst mit Gipfelerfolg. In der Vergangenheit waren diese Touren aber oft härter als die Radetappen, woraus wir unsere Lehren zogen.

Auf der Suche nach einem attraktiven Ziel fiel schnell der Klettersteig auf den Piz Trovat (3146 m) ins Auge. Früher wären wir wahrscheinlich den Anstieg vom Parkplatz aus zu Fuß angegangen, doch mit der beschriebenen Erkenntnis, parkten wir etwas unterhalb der Passhöhe des Bernina und nahmen eine der ersten Gondeln des Tages zur berühmten Diavolezza-Hütte. Die Diavolezza verdankt ihre Berühmtheit sicher



dem Logenplatz im sog. „Festsaal der Alpen“. Im Gegensatz zu den reinen Fototouristen wollten wir ja wenigstens ein wenig höher hinaus, wenngleich der Piz Trovat im Vergleich zu den ihn umgebenden Eisriesen ein Spaziergang ist.

Beim Ausstieg aus der Gondel war unser Ziel als großer Felsklotz auf der linken Seite schnell identifiziert und wir hatten fortan nur noch Augen für die vor blauem Himmel erstrahlenden Giganten des Berninamassivs. Dummerweise bemerkten wir so längere Zeit nicht, dass wir uns auf dem alpinen Wanderweg Richtung Gipfel befanden und nicht, wie vermutet, im Zustieg zum Klettersteig. Als wir unseren Fehler endlich registrierten, gab es dann die heftigsten Diskussionen, ob wir irgendwie queren könnten etc., nur um letztlich doch wieder umzudrehen und fast ganz zurück zu laufen. Als wir den Einstieg dann endlich erreicht hatten, war aber der Ärger über die Zusatzmeter schon wieder verflogen, schließlich schien das Wetter entgegen der Vorhersage doch ein wenig länger zu halten und wir hatten letztlich bis zum Gipfel ständig grandiose Ausblicke auf berühmte Gipfel wie den Piz Palü (3901 m), den Piz Morteratsch (3751 m) und den Piz Bernina (4049 m). Die Fotos dokumentieren eindrucksvoll den Kontrast zwischen unserer dunklen Schattenseite am Fels des Piz Trovat und dem leuchtenden Weiß auf den Gletschern und Schneefeldern am östlichsten Viertausender der Alpen. Die Kraxelei war ziemlich einfach, aber dennoch sehr Spaßig. Die hervorragende Kulisse und mehrere interessante Stellen, wie z.B. Steilstücke mit viel Felsnutzung oder die spektakuläre Hängebrücke vor dem Piz Palü sorgten für ständige Kurzweil. Oben genossen wir in einer ausgedehnten Gipfelrast den tollen Rundumblick und die immer noch scheinende Sonne. Der Abstieg über einen steilen Schutthang und ein paar Schneefelder war schnell absolviert.

Anschließend blieb noch genug Zeit für die obligatorische Partie Minigolf, bei der Tourenneuling David gleich als Sieger den Platz verließ. So konnten alle Teilnehmer physisch und mental neue Kräfte für die kommenden schweren Etappen sammeln.

Tag 5: Giro-Klassiker

Diese Etappe stand, zumindest was die Anstiege und deren Reihenfolge anging, schon 2008 genauso im Etappenplan. Die Runde über den Passo del Mortirolo (1852 m) und den Passo di Gavia (2618 m) ist einer der großen Klassiker in den italienischen Alpen und hat von damals einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Für mich ist beispielsweise der Mortirolo von Mazzo aus einer der schwersten Anstiege, die ich je gefahren bin – für Max andererseits gab es selten einen Pass, über den er sich so quälen musste, wie mit Knieproblemen in 2008 über den Gavia.

So waren wir beide gespannt auf ein Wiedersehen. Natürlich hatten wir Alex und David im Vorfeld entsprechend verrückt gemacht, weshalb der Respekt vor der Etappe, obwohl sie an den nackten Zahlen gemessen einer der leichteren Touren 2013 war, besonders groß war.

Wir starteten erneut in Tirano von der Haustür und rollten uns das Addatal hinauf warm. Den Abzweig hatten wir ja bereits vor zwei Tagen gesehen und wussten somit, wo es los ging. Die Voraussetzungen waren denkbar einfach, die enorme Steilheit (Durschnittssteigung von 10%) sollte natürlich kleine Übersetzungen bevorzugen. Da Max als einziger über eine Kompaktkurbel verfügte, waren die Vorzeichen klar. Wie dann allerdings meine drei Mitfahrer in den Pass hineinfuhren, ließ mir Angst und Bange werden. David attackierte auf den ersten 200 m, die anderen beiden folgten und ich blieb zurück. Nach einiger



Kraftanstrengung erreichte ich ca. bei Kilometer 4 Alex wieder, der genau wie ich versuchte, einen Riesengang die enorme Steigung hochzudrücken. Das war aber auch das letzte Mal, dass ich einen aus der Gruppe sah. Max setzte sich unterdessen von David ab und erreichte erwartungsgemäß nach einer starken Fahrt als erster die Passhöhe. Nun lagen zwischen allen Fahrern jeweils ziemlich genau 3 Minuten. Während die Italiener im oberen Bereich

irgendein Fest aufbauten, kamen nacheinander David, ich und Alex oben an. Meinen Eindruck von vor 5 Jahren sah ich bestätigt, der Mortirolo ist mir einfach zu steil, Spaß gemacht hats trotzdem.

Max fuhr dieses Jahr sogar schneller als Martin Schäfer, der 2008 in absoluter Topform hier deutlich vorne lag.

Daher war ich nun gespannt, wie wir im Vergleich zum letzten Mal nun den Gavia hinauf fahren würden. Kurzer Rückblick: Damals konnte ich mich super erholen und hatte die größten Kraftreserven. Nach einem kurzen Wasserstopp in Ponte di Legno nahmen wir den sechsthöchsten asphaltierten Alpenpass unter die Räder. Max schien überhaupt kein Interesse an gemächlichem Tempo zu haben, setzte sich sofort an die Spitze und zog nach 2 km davon. Ich hatte den Gavia in so guter Erinnerung und nun sollte ich so schnell angehängt werden? Nicht ohne mich zu wehren! Also setzte ich nach ca. 4 km zu einer Hauruckaktion an, verließ die beiden anderen und schloss die Lücke. Wir fuhren gemeinsam, bis die Straße plötzlich sehr schmal wird und wir den landschaftlich wunderschönen zweiten Abschnitt erreicht hatten. In einem kleinen Wäldchen folgt nun mit knapp 15 % Steigung der steilste Abschnitt, wo ich mich, wie schon 2008, unverhofft etwas absetzen konnte. Anders als damals, kam mein Mitstreiter aber bald darauf zurück und schloss wieder auf. Ein Spielchen, was sich noch zweimal wiederholte, bis wir die Baumgrenze erreichten. Schließlich pendelte es sich so ein, dass wir in ca. 100 m Abstand den Berg hochrasten. Rasen ist in diesem Fall wirklich der richtige Begriff, da wir ein derart hohes Tempo angeschlagen hatten, dass ich mir nicht vorstellen konnte, dies bis oben durchzuhalten. Es waren immerhin noch fast 8 km bis zur Passhöhe. Die Strecke ist hier oben wirklich ausnehmend schön – eine extrem schmale Straße schlängelt sich durch grüne Wiesen, später durch kargeres und felsigeres Gebiet, immer begleitet von schneebedeckten Gipfeln. Nach und nach holten wir nun Fahrer eines italienischen Vereins ein, die mit Anfeuerungs- und Verwunderungsausrufen für eine gute Portion zusätzliche Motivation gut waren. Falls sie das hier lesen, „Mille Grazie!“ ;-)

Ich hatte die ganze Zeit das Gefühl, dass Max mich zappeln lässt und dann im Schlussbereich zu mir auffährt, nur um mich stehen zu lassen. Daher wollte ich nun das Hase und Igel-Spiel beenden und hielt an für ein kurzes Video. Als er dann auf meiner Höhe war bemerkte ich, dass er keineswegs spielte, sondern tatsächlich kaputt war. Trotz der eigenen Ermüdung war das natürlich Ansporn genug um wieder weg zu fahren und letztlich knapp 40 Sekunden auf die Passhöhe zu retten. Die Auffahrt von Ponte di Legno endet mit einer Umrundung eines

kleinen Gebirgssees, ein tolles Fotomotiv und schöner Begleiter für die letzten Meter. Oben genossen wir eine Cola und hatten großen Spaß auf der langen Abfahrt nach Bormio. Dabei konnte man sich auch gleich den Anstieg für den letzten Tag schon einmal ansehen. Zurück im Addatal wurden sogar übermütig ein paar Ortsschildsprints ausgefahren. Für alle ein rundum gelungener Tag.

Tag 6: Land unter in Graubünden

Wir konnten es drehen und wenden wie wir wollten, der kommende Tag wurde bei allen Meteorologen als ziemlich schlecht vorhergesagt. Dabei war es auch egal, ob wir in der Schweiz guckten oder bei den oberitalienischen Seen, es zog eben eine kurze Schlechtwetterfront durch. Gott sei Dank sollte es der einzige schlechte Tag bleiben.

Was also tun? Wir entschlossen uns für die Etappe in Graubünden, da diese, wenn man den Julierpass wegließe, mit 120 km und 2700 Höhenmetern die leichteste der Tour wäre.

Der Start sollte am Fuße des Albulapasses in La Punt im Inntal sein. Aufgrund eines Missverständnisses fuhren Max und David dann jedoch 30 km weiter bis Zernez. Somit war klar, dass wir die Tour heute in zwei 2er-Teams absolvieren würden, da Warten angesichts der beginnenden Regenfälle wenig ratsam erschien. Als erstes Hindernis stellte sich uns der Flüelapass (2383 m) in den Weg. Alex schlug hier ein wahnsinnig hohes Tempo an, was vor allem darin begründet war, dass Max und David langsam angehen wollten, so lange es noch nicht richtig regnete. Diese Hoffnung zerschlug sich alsbald, als es 5 km vor der Passhöhe erst leicht und dann zwei Kilometer weiter sehr stark zu regnen begann. Während Alex und ich durch die Anstrengung während der Auffahrt noch relativ warm waren, erwischte es Max und David während der Abfahrt nach Davos. Mit dem Regen wurde es auch schlagartig kälter und wir können von Glück sagen, dass wir vorher entsprechende Information eingeholt hatten, denn ohne die richtige Kleidung wäre jetzt nicht mehr an eine Weiterfahrt zu denken gewesen. Alexanders und mein „Vorteil“ war natürlich nur von kurzer Dauer, da wir schon mit dem Ankommen auf der Passhöhe auszukühlen begannen und die Abfahrt nach Davos diesen Effekt natürlich nur verstärkte. Somit blieb auch keine Zeit, sich die Glitzerwelt des Hochpreisskiorts und des Weltwirtschaftsforums einmal näher anzusehen. Bloß weiter, bloß nicht zu kalt werden.



Bei unsäglichen Bedingungen ging es talabwärts bis Filisur, wo direkt der Anstieg zum Albulapass (2315 m) beginnt. In etwa mit Beginn des Anstiegs hörte dann auch der Regen auf und wir konnten uns wieder Hoffnung auf etwas angenehmeres Fahren machen. Der

Albulapass von Filisur aus zählt für viele Radfahrer zu den schönsten Alpenpässen. Dies liegt weniger daran, dass er in einem bestimmten Segment, z.B. Landschaft, Straßenführung, Einsamkeit, etc., herausragend wäre. Vielmehr verbindet er alle Elemente und zeichnet sich durch hohe Abwechslung aus. Durch die sehr tief hängenden Wolken und teils dichten Nebel konnten wir zwar die Aussicht nicht in Gänze bewundern, einen guten Eindruck erhielten wir aber dennoch. Zunächst führt der Albula durch eine Felsenschlucht, Tiefblick inklusive, ins Bergdorf Bergün. Ab hier wird die Straße schmaler und es schließt sich ein bewaldetes Stück an, immer begleitet durch die meisterhaft angelegte Bahnstrecke der rätschen Bahn und durch den reißenden Gebirgsbach „Albula“. Nachdem die Bahn uns verlassen hatte, wurde es noch ruhiger. Die Straße passiert einen tiefblauen Bergsee etwa in Höhe der Baumgrenze. Jetzt schließt sich zunächst Wiesen- später Felsenlandschaft an. Die Passauffahrt hält also für jeden etwas bereit. Trotz dieser Eindrücke waren wir froh, direkt nach der Abfahrt das Auto vorzufinden. Wir machten noch einen kurzen Abstecher nach Sankt Moritz, wo besonders der innerstädtische, ältere Teil sehr interessant war und fuhren dann zurück nach Tirano.

Tag 7: Einsame Lombardei

Nach den eisigen Bedingungen des Vortags hatte uns schnell die Hitze wieder. Alexander musste den beiden letzten Tagen Tribut zollen und blieb zu Hause, um von dort im Laufe des Tages, wie am ersten Tag geplant, den Berninapass zu befahren.

Die anderen drei fuhren über Aprica in Richtung Lago d’Iseo, den sie aber erst mit dem Rad erreichen sollten. Dieser Lago d’Iseo war mehr oder weniger der Mittelpunkt dieser Tour über mehrere unbekanntere und damit sehr verkehrsarme Pässe. Mit knapp 210 Kilometern und 5100 Höhenmetern wäre es bei jeder bisherigen Alpentour die Königsetappe gewesen, diesmal musste sie sich diesen Titel mit der Schlussetappe teilen.

Nichts desto trotz hatten wir gehörigen Respekt vor der Etappe, schließlich waren mittlerweile auch schon einige Pässe in den Beinen. Nach lockerem Einrollen bogen wir in Breno links ab in Richtung Passo di Croce Domini (1943 m). Dieser Pass blieb, wie auch alle anderen des Tages, unter 2000 Metern: Erfahrungsgemäß haben diese „kleineren“ Pässe dadurch einen höheren Waldanteil und weniger Aussicht zu bieten. Genauso ließ sich auch der Aufstieg zum Passo di Croce Domini an. Wer aber glaubt, dieser und die anderen Pässe seien aufgrund ihrer geringeren Höhe weniger ernst zu nehmen, der irrt sich, angesichts einer jeweiligen Starthöhe um 200 mNN, gewaltig. Mit insgesamt 20 km Länge reiht sich der Passo di Croce Domini in eine Liste deutlich berühmterer Pässe ein.

Die Geschichte der Auffahrt ist schnell erzählt: Irgendwo im unteren Bereich passierte uns ein extrem schneller Italiener, bei dem ich (von einer Hummel oder sonst was gestochen) einige Zeit mitfuhr. Den restlichen Anstieg fuhren wir angesichts der noch folgenden Strapazen relativ ruhig und hatten somit Zeit, uns der landschaftlichen Schönheit zu widmen. Auch aufgrund seiner geringen Bekanntheit hatten wir keine besonderen Erwartungen und freuten uns im Mittelteil dann schon über ein paar relativ frei stehende Serpentinaen. Dass der Pass dann im oberen Bereich absolute Extraklasse erreichte, konnte man vorher nun wirklich nicht erahnen. Eine herrliche Straßenführung, super schöne Landschaft und fast keine Menschenseele - genauso die Abfahrt auf der anderen Seite.

Genauso unbekannt und ebenfalls schön, wenngleich nicht in der gleichen Liga wie der Croce Domini, war der zweite Anstieg des Tages, der Passo del Maniva (1664 m). Dass es sich

dabei um einen Geheimtipp handeln muss, erkannten wir an der Präsenz einiger Lampre- und Cannondaleprofis, die dann über eine Gipfelstraße die Direktverbindung zum Croce Domini suchten. Sicher auch eine tolle Straße, die man im Hinterkopf behalten sollte.

Trotz irritierender Aussagen scheinbar ortsansässiger Italiener stürzten wir uns allerdings in die Abfahrt nach Süden und erreichten bald das Tal (Val Trompia) des Gebirgsflüsschens „Fiume Mella“, welches wir nun ein gutes Stück talabwärts begleiteten. Hier konnten wir für knapp 20 km richtig Tempo machen, ehe der kurze Zwischenanstieg zum Passo die Tre Termini (701 m) uns zum Lago d’Iseo führte. Die Ausblicke kurz hinter der Passhöhe zeigten



uns eindrucksvoll auf, dass die „Grenze der Alpen“ hier erreicht ist und Richtung Süden nur komplett flaches Land der Poebene zu sehen ist. Alsbald kommt auch der Lago d’Iseo atemberaubend ins Bild, ein fantastischer Anblick auf den tiefblauen, glitzernden Gebirgssee. Wir stießen fast am südöstlichsten Ende auf ihn und befuhren die Uferstraße entlang der gesamten Ostseite bis zum Nordufer. Schon die erste Hälfte bot eine herrliche Atmosphäre.

Ab Vello gibt es mittlerweile eine neue Straße mit vielen in den Fels gesprengten Tunnels, während die alte Straße entlang des Ufers zum Radweg umgebaut wurde. Dieses Teilstück ist spektakulär direkt zwischen Seeufer und steiler Felswand gelegen und damit sicher einer der schönsten Radwege überhaupt. Leider ging es viel zu schnell zu Ende und führte uns in das breite und stark verkehrsbelastete Val Camonica mit dem Fluss Oglio. Hier mussten wir angesichts vieler Orte und Straßen doch häufiger anhalten und uns beraten, bis wir schließlich doch im ersten Anlauf den kleinen Anstieg zum Lago Moro, einem beliebten kleinen Badesee etwa 200 Höhenmeter oberhalb des Tals, fanden. Unsere Strecke planten wir mit dem Quäldich-Tourenplaner, was eine Einschätzung der Streckenbeschaffenheit nicht immer einfach macht. Entsprechend überraschte uns der weitere Weg mit mehreren extrem steilen Rampen bei maximal einem Meter Breite. So erreichten wir mit einigen kleineren Zweifeln behaftet schließlich Angolo Terme, den Ausgangspunkt für mehrere Passauffahrten, unter anderem „unserer“ zum Passo del Vivione (1828 m).

Das folgende „Valle di Scalve“ ist eine enge Felsschlucht, in der sich allerdings sehr schöne Abschnitte und lange, für Radfahrer eher unangenehme Tunnel abwechseln. Hat man aber erst einmal Dezzo di Scalve erreicht, so gehört dies alles der Vergangenheit an und vor dem Radler liegen 21 km feinsten Alpenpass. Ich zitiere hier einmal den Autor der Passbeschreibung bei quældich.de, weil ich es kaum treffender beschreiben könnte:

„Die Befahrung des Vivione ist einsames Genussradeln in reinsten Form. Praktisch kein Verkehr, schmale Straße mit ausgezeichnetem Straßenbelag und einer Straßenführung, die jeden Modelleisenbahnbauer stolz machen würde. Von Südosten sind 15 Kehren zu absolvieren und es bietet sich ein großartiger Panoramablick auf die Adamello-Gruppe.“

Dieses zweifellos zu bestätigende Genussradeln erfuhr bei uns zwei Einschränkungen. Zum einen hatten wir bereits 170 km und 4000 Höhenmeter in den Beinen und zum anderen kamen Max und ich auf die Idee, uns an diesem Schlussanstieg bis aufs Blut zu bekämpfen. Trotz dieser Vorzeichen war der Pass, bei strahlend blauem Himmel, angenehmen Temperaturen, am späteren Abend und völliger Abstinenz motorisierten Verkehrs (wahrscheinlich auch der späten Stunde geschuldet) einer der herausragenden der Alpentour.

Doch nun noch kurz zum sportlichen Geschehen: Ich beschleunigte im unteren Teil gleich mehrmals, sodass zunächst David, dann aber auch Max abreißen ließen. Max kam dann aber zweimal zurück, ehe ich ihn endlich deutlicher distanzieren konnte. Ca. 10 km vor dem Gipfel konnte ich ihn schon nicht mehr hinter mir entdecken und war überzeugt, auch angesichts des eigenen hohen Tempos, nicht mehr einzuholen zu sein. Dies stellte sich als Trugschluss heraus. Die Strecke führte kurvenreich durch immer lichter werdende Wälder und man konnte immer mal wieder weiter unten liegende Straßenabschnitte erkennen. Und plötzlich war auf einem solchen Stück auch Max zu sehen, schätzungsweise 1,5 Minuten hinter mir. Unerwartet nah, aber kein Beinbruch, sollte sich der Abstand nicht verkleinern. Doch genau dies war der Fall. Auch Max hatte mich gesehen und wurde dadurch extrem angespornt. Innerhalb nur eines Kilometers reduzierte er den Rückstand fast völlig und ich beschloss etwas rauszunehmen, um bei seinem Aufschließen ein wenig erholt zu sein. Gesagt getan. Er holte mich ca. 5 km vor dem Ziel ein und versuchte direkt, mir mit einer Attacke den „Todesstoß“ zu geben. Entsprechend vorbereitet konnte ich sie parieren und setzte nun selbst zur Konterattacke an, schließlich musste Max durch das Aufholen und seine Attacke ja gerade am Limit sein. Wie er später bestätigte, war es dann bei meiner Attacke auch tatsächlich für ihn unheimlich knapp, aber er konnte sie neutralisieren. Damit war mein Pulver verschossen. Ich konnte noch einmal einem Angriff folgen, doch ca. 3 km vor der Passhöhe zog Max mit unheimlicher Dynamik schließlich davon und holte noch 1,5 Minuten Vorsprung heraus. Nach einer ebenfalls schönen Abfahrt erreichten wir schließlich nach 10 Stunden Fahrzeit das Auto – was für eine Tour.

Tag 8: Ruhetag in Verona und am Gardasee

Nach den Anstrengungen der vorangegangenen Tage sollte nun ein richtiger Ruhetag folgen. Schon im Vorjahr nutzen wir diesen für etwas Kultur (Monaco und Nizza) und eine Runde Schwimmen (Mittelmeer). Äquivalent dazu bot sich ein Besuch von Verona und Schwimmen im Gardasee an. Die Anfahrt zog sich zwar ziemlich in die Länge, doch das Ziel belohnte diesen Aufwand. Verona gehörte zu den letzten italienischen Eroberungen der Römer und wurde erst 89 v. Chr. römische Provinz. Aus dieser Zeit stammt auch das Wahrzeichen der zum Weltkulturerbe gehörenden Altstadt, die Arena von Verona. Dieses Amphitheater ist neben dem Kolosseum in Rom das zweitgrößte erhaltene dieser Art. Auch die Brücke San Pietro über die Etsch ist ein antikes Bauwerk. Nach ausgiebiger Besichtigung und einem leckeren Mittagessen verließen wir Verona in Richtung Gardasee, wo wir in Lazise einen der zahlreichen Badestrände aufsuchten. Somit konnten wir gut gestärkt in die beiden letzten Tage gehen.

Tag 9: Auf den Spuren der Lombardeirundfahrt am Comersee

Die Lombardeirundfahrt gehört zu den fünf großen „Monumenten des Radsports“, fristet allerdings in Deutschland im Vergleich zu den anderen Monumenten eher ein Schattendasein. An der befahrenen Gegend und der Schwierigkeit kann es nicht liegen, wohl eher an der mangelnden Fernsehpräsenz und der Tatsache, dass das Rennen im Herbst und nicht im Frühjahr stattfindet. Im radsportverrückten Italien ist dies jedoch ganz anders. Rennen wie die Flandernrundfahrt und Paris-Roubaix haben zweifelsohne Prestige, ein Sieger der Lombardeirundfahrt hingegen wird vergöttert. Da verwundert es auch nicht, dass neben dem Stilsfer Joch der Anstieg zur Madonna di Ghisallo für italienische Radfahrer der berühmteste ist.



Auch neben der radsportlichen Bedeutung hat die Region um den Comer See einiges zu bieten. Landschaftlich wunderschön, die Ufer von unzähligen eindrucksvollen Villen und Dörfern geziert, fährt man pausenlos in herrlicher Umgebung. Die Runde versprach charakteristisch ganz anders zu werden, als die sonstigen Etappen. Zwischen den zweifellos auch anspruchsvollen Anstiegen lagen lange wellige Stücke entlang der Uferstraße. Zudem standen zwei Seeüberquerungen per Fähre auf dem Programm. Der unschönste, weil am stärksten befahrene Teil wartete ganz am Anfang, als wir vom Nordufer des Sees bis nach Cadenabbia fuhren. Dieser kleine Ort direkt am See ist der in Deutschland wohl bekannteste am ganzen Lago di Como. Hier verbrachte der erste deutsche Kanzler Konrad Adenauer seine Sommerurlaube und regierte das Land einige Wochen von Italien aus. Auch heute noch ist Adenauer hier allgegenwärtig: Die Konrad-Adenauer-Stiftung betreibt in der Villa La Collina ein Tagungszentrum, zudem zieren einige Statuen den Ort. Hier setzten wir erstmals über und fuhren mit der Fähre auf die Halbinsel nach Bellagio. Bellagio ist ebenfalls ein sehr berühmter Ort, der gerade bei vielen Europa bereisenden Amerikanern auf der Reiseroute liegt.

Wir fuhren einmal quer durch den schönen Ortskern, um ab dem Ortsausgang die erste Steigung unter die Räder zu nehmen. Leider ließ hier die Ausschilderung doch sehr zu wünschen übrig. Man hätte vermuten können, dass ein derart berühmter Anstieg wie der zur Madonna di Ghisallo (760 m) besser gekennzeichnet wäre. Leider mussten wir so häufiger anhalten und uns sogar mit Anrufen in der Heimat des richtigen Weges versichern. Als wir die Madonna dann schließlich erreicht hatten, waren diese Probleme schnell vergessen. Der Hochpunkt hielt was er versprach. Hier oben befindet sich ein Wallfahrtsort für Radfahrer. Ein Radsportmuseum, mehrere Statuen und Denkmäler sowie die berühmte Kapelle mit der Schutzheiligen für alle Radfahrer (1949 von Pius XII. ernannt) konnten wir bestaunen. In der Kapelle finden sich unzählige Radsportdevotionalien, angefangen bei einfachen Abbildern von Fahrern aus dem 19. Jahrhundert über Räder aus alle Epochen, Trikots von allen großen Radrennen und von berühmten Fahrern. Besonders die großen

italienischen Radhelden aus den 30er, 40er und 50er Jahren, Alfredo Binda, Gino Bartali und Fausto Coppi, waren allgegenwärtig.



Eben diese Herren machten auch schon Bekanntschaft mit dem folgenden Anstieg: der legendären Muro di Sormano (1124 m). Die Muro hat keinerlei landschaftliche Höhepunkte zu bieten und auch die Straßenführung ist eher unspektakulär. Sie weiß schlicht durch ihre brutale Steilheit zu begeistern, wenngleich man sie während der Befahrung wohl eher verfluchen will. Die Eckdaten: 1700 m Länge, 280 m Höhendifferenz, 17 % Durchschnittliche Steigung und

25 % Maximale Steigung.

Die Straße ist wirklich der Wahnsinn und an Steilheit nur schwer zu überbieten, es gibt wohl keine andere Straße im Profiradsport, die diese Werte aufweist. Wir hatten gehörigen Respekt, waren aber natürlich auch neugierig wie es bei jedem von uns einzelnen laufen würde. Ähnlich wie am Mortirolo fuhr David sehr schnell unten in den Anstieg hinein und direkt flog unser kleines „Feld“ auseinander. Eine besondere (und grausame) Streckenmarkierung stellen die fortlaufend auf die Straße gepinselten Höhenmeter dar. So wird die Steilheit tatsächlich greifbar gemacht, wenn teilweise alle 2 Meter ein Höhenmeter bewältigt wird. Ich habe mich mit normaler Zweifach-Kurbel hochgewuchtet und dachte tatsächlich sogar kurz ans Absteigen. Weiter vorne kämpfte sich David ebenfalls mit der Zweifach-Kurbel mit Riesentritten den Berg hinauf und wurde schließlich doch von Max eingeholt, der dann mit etwas Vorsprung oben ankam. Ohne die Leistung schmälern zu wollen, bleibt doch festzuhalten, dass seine Kompaktkurbel David, Alex und mir einfach überlegen war, weil schlicht etwas leichtere Gänge möglich waren. Wenn man dann noch an den auf die Straße gepinselten Bestzeiten der Fahrer aus den 60ern vorbeikommt und dabei feststellt, dass deren erreichte Zeit bei einem selbst vielleicht schon abgelaufen ist, man sich dann aber deren Material vor Augen hält, dann wird deren Leistung umso eindrucklicher.

Der Rest der Etappe war landschaftlich sogar noch schöner: Die Umrundung des Sees an seiner Südspitze in Como und dann die Fahrt wieder nach Norden, vorbei an Cadenabbia bis nach Menaggio. Trotz einiger Wellen rollten wir mit gutem Tempo und großem Spaß die tolle und kurvige Uferstraße durch viele kleine Dörfer entlang. In Menaggio wartete die zweite Überfahrt, diesmal nach Varenna – eine gern in Anspruch genommene Pause, bei der man bei strahlend blauem Himmel den Ausblick in alle Richtungen genießen konnte. Von Varenna ging es dann direkt in den letzten Anstieg, den wieder weitgehend unbekanntem Passo Agueglio (1163 m). Diese Straße ist verkehrstechnisch absolut bedeutungslos und man kann ein Stück der stärker befahrenen Uferstraße umfahren. Allerdings erkaufte man sich diese Ruhe auch mit knapp 1000 Höhenmetern.

Bei der Pause noch mit einer Cola gestärkt und nach der Fährüberfahrt voller Tatendrang legten Max und David ein Tempo vor, als wäre dies nicht der letzte Pass des Tages, sondern der ganzen Tour. Dem konnten und wollten Alex und ich nicht folgen. Nach einigen Kilometern tauchte dann auch wieder David auf, der seinerseits angesichts der letzten Etappe doch lieber schonender mit dem lädierten Knie umgehen wollte. Max war also vorne weg und ich erwartete nicht, ihn nochmal zu sehen. Das sollte sich sehr schnell als falsch herausstellen. Während die tollen Panoramaausblicke langsam verschwanden und wir in ein bewaldetes Tal hineinfuhren, nahm ich immer wieder zwischen den Bäumen einen Radler war. Im letzten Dorf vor der Passhöhe war dann klar, es war Max, welcher dort kurz an einem Brunnen Wasser auffüllte. Wir fuhren zunächst gemeinsam weiter, ehe ich mich Ortsausgangs noch einmal absetzen konnte. Auf der Passhöhe angekommen, mussten wir sehr lange warten und machten uns schon Sorgen, die beiden anderen hätten sich gegebenenfalls verfahren. Tatsächlich aber forderte die Hitze und der damit verbundene höhere Ozonwert ihren Tribut und machten vor allem Alex schwer zu schaffen. Er brauchte eine ganze Weile, um sich für die Abfahrt wieder zu erholen. Angesichts des fantastischen Blickes auf den See, wie er in strahlendem Blau tief in die Berge eingeschnitten fast 1000 Meter unter uns lag, hatten wir aber auch gar nicht das Bedürfnis diesen Platz schnell wieder zu verlassen. Leider konnte dieses Panorama wegen der gegenüber stehenden Sonne nicht fotografisch eingefangen werden. Die tolle Abfahrt beschloss dann den Tag mit auch immerhin 190 km und 3200 Höhenmetern.

Tag 10: Wahrhaft königliche Königsetappe

Schon in der Planung war klar, dass diese Etappe mit Stilfser Joch und Gaviapass eine besondere werden würde. Allerdings die tollen letzten Tage, das perfekte Wetter und der einfach zu verlockende Dreiklang der Riesen Stelvio, Gavia und Mortirolo ließ uns diese Etappe noch ein wenig aufwerten, sodass letztlich auf 175 km 5500 Höhenmeter zu bewältigen waren. Damit war beschlossene Sache, dass der unattraktive Passo di Aprica als Schlussanstieg dem Mortirolo von Monno aus weichen musste. Alex musste dem ultraharten Vortag erneut Tribut zollen und ließ uns zunächst zu dritt ziehen, um uns dann später über den Mortirolo entgegen zu kommen.



Die ersten 1000 Höhenmeter das Addatal hinauf nach Bormio kannten wir ja bereits und diese bekommt der Radler vergleichsweise ja eher geschenkt. Die Alpenriesen warteten danach. Vorab sei gesagt, dass der Autor dieser Zeilen aus unerfindlichen Gründen an diesem Tag seine Paradeform erreichte, was er selber auch unterwegs noch nicht wahrhaben wollte und immer abstritt.

So ging es zunächst auf das Dach der Tour, das 2757 m hohe Stilfser Joch und damit zweithöchster Alpenpass. Die Südseite von Bormio steht klar im Schatten ihrer berühmten Pendants im Norden. Die Serpentinwand in der Auffahrt von Prad hat wohl jeder

Rennradfahrer einmal irgendwo gesehen. Die Südseite hat allerdings auch einiges zu bieten, unter anderem auch eine eindrucksvolle Serpentinwand etwa in der Hälfte, und gehört ihrerseits ebenfalls zu den schönsten Passauffahrten der Alpen. Zunächst folgt man einer weiten Felsenschlucht, durchfährt dann einige enge Tunnels und erreicht schließlich die Serpentinwand. Mit über 40 Spitzkehren steht die Südseite auch rein zahlenmäßig nicht weit hinter der 48 Kehren zählenden Nordseite zurück. Im oberen Teil folgt man zunächst nochmal einem Tal, ehe sich ein kleiner Kessel öffnet. Jetzt erkennt man links den Umbrailpass und geradeaus etwas höher die Passhöhe des Stelvio.

Max fuhr zunächst noch einem Pärchen hinterher, entschloss sich aber bald, diese ziehen zu lassen, um nicht zu früh alle Kräfte zu verschleudern. So fuhren wir bis zum Ende der Serpentinwand in relativ kurzen Abständen oder auch gemeinsam. Während David und Max sich weiter schonten, erhöhte ich ein wenig das Tempo. Ich ging davon aus, an den späteren Pässen keine Chance mehr zu haben und wollte somit wenigstens als erster auf dem höchsten Punkt ankommen, was dann auch gelang. Knapp 7 Minuten später folgte Max, etwa im gleichen Abstand David. Allzu lange konnten wir nicht in dem ganzen Durcheinander und Gewusel von Menschen aus aller Herren Länder verweilen, schließlich hatten wir noch viel vor und so gingen wir die Abfahrt zurück nach Bormio an, allerdings nicht ohne einen Mini-Abstecher auf den Umbrailpass (2503 m). Hier wie auch den ganzen Tag über herrschten optimale Bedingungen. Wir waren über 12 Stunden unterwegs und haben während dieser Zeit keine Wolke gesehen. Da es zwar sehr warm, aber nicht zu heiß war, machten die Passauffahrten bei diesen Bedingungen natürlich Riesenspaß, trotz aller damit verbundenen Anstrengungen.

Wieder zurück in Bormio stand der nächste Gigant mit über 20 km Länge und 1500 Höhenmetern auf dem Programm. Der Passo di Gavia ist mit 2618 m immerhin noch der sechsthöchste asphaltierte Alpenpass. Zu Unrecht aber zum Glück für die Radfahrer fristet er ein deutlich ruhigeres Leben im Schatten des großen Nachbarn. Für mich ist der Gaviapass mit Sicherheit einer der schönsten Pässe der Alpen und in dieser Liste auch ganz weit vorne.



Er ist landschaftlich unglaublich facettenreich und beeindruckt auch durch schöne Ausblicke. Straßenbaulich kann er zwar nicht mit dem Stelvio mithalten, die schmale, kurvenreiche Straße ist aber durchaus spektakulär und ein absoluter Genuss für Rennradler. Wir kannten den nun zu bewältigenden Anstieg ja bereits von der Abfahrt während Tag 5, doch bergauf ist das noch einmal eine ganz andere Hausnummer.

Am Fuße des Gavia war ich mir im Prinzip sicher, nun für die kleine Attacke am Stelvio bezahlen zu müssen. Entsprechend tätigte ich defensive Aussagen wie z.B. „hoffentlich mit euch oben ankommen“. Das sollte mir dann noch häufiger aufs Brot geschmiert werden, denn erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Noch deutlich vor der letzten Ortschaft Santa Caterina (auf ca. 1700 m) drehte ich mich um und sah nur noch weit entfernt meine

Mitstreiter. Immer noch nicht ganz überzeugt, dachte ich nun: „Ok, dann eben alles oder nichts am Gavia und den Mortirolo später nur noch irgendwie hochkommen“. Dementsprechend legte ich los, entfernte mich schnell und nutze dann auch die kurze Flachpassage innerorts um Tempo zu machen. Von Santa Caterina sind es allerdings immer noch 900 Höhenmeter auf 13 km, also noch genug Zeit um einzugehen. Ich konnte aufgrund des relativ dichten Waldes meinen Vorsprung auch nicht richtig einschätzen. Das änderte sich erst, als ich den farblich sehr intensiven Wald- und Wiesenbereich hinter mir ließ und eine Arena-ähnliche Spitzkehre erreichte, eine bessere Beschreibung für diese fast 2 km lange Kehre, in der man auch gut an Höhe gewinnt, fällt mir spontan nicht ein. Sie hat eben eine gewisse Ähnlichkeit mit einer Arena, da man hier einen guten Überblick und eine Einschätzung der Abstände erhält. Wenn man so will, kann man hier ca. „10 Minuten weit gucken“. Zu meiner riesigen Überraschung konnte ich während dieser ganzen Zeit niemanden entdecken und war nun sicher, die restlichen 6 Kilometer relativ ungefährdet hinauf fahren zu können. Es kennt wahrscheinlich jeder das Gefühl, wenn es dann auf einmal wie von selbst läuft, und genau dieses stellte sich nun ein. Natürlich ist dies kein Wettkampf. Im Gegenteil stellt ein ganz großer Teil des Erlebnisses Alpentour das Erleben dieser „Abenteuers“ in der Gruppe dar, aber trotzdem gibt es eine spielerische Rivalität und man freut sich, wenn es gut läuft. Nun derart gepuscht, dazu der makellose Himmel, die tolle felsige Graslandschaft und schließlich der Lago Bianco vor den schneebedeckten Spitzen des Corno dei Tre Signori (3359 m) in Gipfelnähe ließen mich wirklich der Passhöhe entgegen „fliegen“. Aufgrund der langen Alleinfahrt kann ich entsprechend wenig über die Mitfahrer berichten, Max erreichte etwas über 15 Minuten nach mir den Pass, David traf nach knapp 30 Minuten ein.

Während der Pause auf der Passhöhe war uns natürlich fortwährend bewusst, dass wir noch unser selbst gewähltes Schicksal mit der Überfahung des Mortirolo vor uns hatten. So ging es schnell in die Genussabfahrt, die allerdings sehr schmal und daher nicht ganz ungefährlich



ist, vorbei am ebenfalls wunderschönen Lago Nero hinunter nach Ponte di Legno. Im Zuge der folgenden Talfahrt Richtung Mortirolo sollten wir irgendwann auf Alexander treffen, der währenddessen die klassische Mortiroloseite von Grosio aus befuhr. Wir trafen ihn schließlich etwa in Davena, um dann mit ihm gemeinsam den letzten Pass der Tour anzugehen, für ihn dann Teil einer wohl auch nicht so oft praktizierten „Doppio di Mortirolo“, also der Befahrung von beiden Seiten.

Nun war ich vollends überzeugt, die Akkus geleert zu haben und Max ließ auch mehrfach anklingen, sich den Mortirolo nicht nehmen lassen zu wollen. Angesichts der bisherigen Belastung und der höheren Steigung am Mortirolo schien dies auch nur logisch. Schon in Monno verschärfte Max mehrmals deutlich das Tempo. Dem wollte ich aber noch nicht direkt nachgeben und startete ebenfalls einen Versuchsballon, den Max aber mit einer Leichtigkeit parierte, so dass die Weichen klar gestellt schienen. Während dieser Tempoverschärfungen waren Alexander und David bereits leicht zurückgefallen. Am Ortsausgang von Monno passierte dann etwas, was während der mittlerweile recht umfangreichen Anzahl gemeinsamer

Touren von Max und mir fast nie vorkam. Ohne größere Tempoverschärfung oder gar Attacke konnte ich Max in einem Steilstück einfach „stehen lassen“ und dies selbst nicht glauben. Nach diesem Kunststück wollte ich es natürlich wissen und versuchte nun noch einmal alles herauszuholen, was irgendwo noch an Kräften übrig war. Es gibt von der Auffahrt landschaftlich oder straßenbaulich nicht viel zu berichten, weswegen ich mich auf den sportlichen Teil beschränke. Als ich die letzten drei Kilometer mit dem extrem steilen Serpentinbereich erreicht hatte und immer noch niemanden hinter mir sah, konnte ich es kaum glauben, aber ich würde wohl auch als erster auf dem Passo del Mortirolo stehen. Wir fuhren hier im oberen Teilstück schon durch ein paar Absperrungen und vorbei an einigen Bannern, die für eine am Folgetag stattfindende Hobbyveranstaltung mit Alberto Contador aufgebaut waren.

Schlussendlich lag ich mehr als sechs Minuten vor Max und schloss so meinen persönlich wohl besten Tag in den Alpen ab. Aber auch Max, David und Alexander waren zufrieden und stolz ob des Erreichten auf dieser Königsetappe, aber auch während der gesamten Tour. Es war mal wieder eine Tour der Superlative, die bei einem leckeren Eis in Tirano ihr entspanntes Ende nahm.

Wiederholungsgefahr Alpentour: 100 %