

Seealpen-Tour



Schon beim ersten Frankreich-Ausflug im Jahr 2011 kamen wir in den Genuss der mythischen Tour de France-Pässe der „Rhône Alpes“-Region, entsprechend groß war die Begeisterung auf den Straßen von Alpe d’Huez, Col du Galibier oder des Col de l’Iseran. Für die diesjährige Ausgabe der Tour orientierten wir uns noch weiter südlich und fanden in den Seealpen der Provence unweit von Nizza schließlich das ideale Revier, um den Großteil der wichtigsten verbliebenen Auffahrten im französischen Alpenraum bestmöglich abzudecken. Von der Gemeinde Barcelonnette aus ließen sich zahlreiche Pässe wie der Col d’Agnel, Col d’Izoard oder die Cime de la Bonette zu sportlich höchst anspruchsvollen wie auch landschaftlich ungemein interessanten Touren verbinden. Im Nachhinein lässt sich jedenfalls nur eines feststellen: Diese Tour übertraf in allen Belangen unsere Erwartungen und alles bisher erlebte.

Tag 1: Zum „Dach der Tour“ auf die Cime de la Bonette

Wie bei den bisherigen Touren gestalteten wir die Anreise zu unserem Feriendomizil in Barcelonnette so, dass am späten Nachmittag noch eine kurze Ausfahrt möglich wäre. Im Anschluss an die ermüdende 11-stündige Autofahrt begrüßte uns vor Ort traumhaftes Sonnenwetter, sodass wir bestens gelaunt gleich nach dem Ausladen zur „Cime de la Bonette“ starteten.

Die 24 km lange Bergfahrt auf der höchsten Asphaltstraße der Alpen führt von Jausiers im Ubayetal (7km östlich von Barcelonnette) malerisch bis in luftige Höhe auf 2802 m. Auf zahllosen Kehren klettert der Weg relativ gleichmäßig, jedoch nie extrem steil, bis weit über die Baumgrenze zum „Col de la Bonette“ auf 2715 m Höhe empor. Von hieraus führt dann ein 2km langer Rundkurs einmal um den Berggipfel herum, mit besten Aussichten in alle Himmelsrichtungen auf das Hochgebirgspanorama. Der höchste Punkt dieser Runde, die „Cime de la Bonette“, schafft es auf knapp über 2800 m Höhe.



Am Fuße der Steigung ließen wir es zunächst locker angehen, um uns an die erstaunlich hohen Temperaturen und längeren Bergfahrten zu gewöhnen. Begleitet von den intensiven Farben der allmählich untergehenden Abendsonne dauerte es nicht lange, bis bei der Fahrt durch die Serpentina wieder die von bisherigen Touren bestens bekannte „Passatmosphäre“ aufkam. Zu dieser Stimmung trug auch die sich schleichend verändernde Landschaft bei, die von bereits trockener Felsenvegetation im Tal bald gänzlich einer kargen Mondlandschaft aus Fels und Geröll wich. In angenehmem Tempo arbeiteten wir uns Stück für Stück immer weiter ins Hochgebirge vor, nach knapp 100 Minuten erschien schließlich die Kuppe des „Bonette“ im Blickfeld und der Hochpunkt der Auffahrt war nicht mehr weit. Oben angekommen, hielten wir für einige Minuten inne ob der fantastischen Aussicht ringsum. Mit den letzten Sonnenstrahlen und angenehm kühlerer Luft ging es dann im Rausch der Geschwindigkeit auf der außergewöhnlich schönen Abfahrt zurück nach Barcelonnette.

Tag 2: Allos, Champs und Cayolle - verkehrsarme Traumrunde

Es gibt im Alpenraum einige traditionelle Pässerrunden, die sich einfach in ihrer Kombination anbieten (z.B. Furka-, Nufenen- und Gotthardpass in der Schweiz). Eine solche Runde findet sich auch in direkter Nachbarschaft unseres Stützpunktes Barcelonnette. Die Runde über den Col d'Allos (2247 m), den Col des Champs (2087 m) und den Col de la Cayolle (2326 m) schien uns mit knapp 125 km und ca. 3300 Höhenmetern genau richtig, um uns nach dem gestrigen kurzen Auftakt am Bonette an den Rhythmus zu gewöhnen. Außerdem konnten wir



die Runde von der Haustür aus fahren und waren daher nicht auf unser rebellierendes Auto angewiesen. Die von uns gewählte Richtung gilt als etwas schöner, da man so das einzige etwas verkehrsreichere Stück während der Abfahrt vom Col d'Allos befährt. Schon die Auffahrt von Barcelonnette zum Col d'Allos versetzte uns in Hochstimmung. Ein schmales Sträßchen ohne nennenswerten Verkehr mit häufigen Ausblicken zurück auf das

Tal der Ubaye bzw. später auf die Schlucht („Gorges du Bachelard“) durch die sich der Col de la Cayolle nach oben windet. Max setzte sich direkt ab und kurbelte recht locker dem Gipfel entgegen, während die beiden Martins es etwas ruhiger angehen ließen. Das Max die Passhöhe einige Minuten vor den anderen erreichte, verwunderte nicht, schließlich war er ja auch vor der Tour der stärkste. Diese Arithmetik sollte sich allerdings schon bald als wenig stichhaltig erweisen.

Während der Etappe, aber auch während der gesamten Alpentour, war es fast durchgängig sehr heiß, eine Herausforderung vor allem was die Flüssigkeitszufuhr anging. Sehr zupass kam uns daher die starke Neigung der Franzosen zum beinahe exzessiven Brunnenbau. Häufig war dann auch noch das Schild „eau potable“ – „Trinkwasser“ zu lesen und schon konnten wir kräftig nachfüllen. Auch einige Brunnen ohne Schild nutzten wir zum Auffüllen der sich unglaublich schnell leerenden Flaschen, nachdem meist Einheimische uns die Unbedenklichkeit bestätigten. Tenor: „Der Brunnen wird eben nicht regelmäßig kontrolliert,

aber kein Problem!“ – Frankreich eben. In der Tat hatten wir keinerlei Probleme und mussten nicht einmal im Laufe der 10 Tage unterwegs Wasser kaufen.

Der Col des Champs, Mittelteil unserer Runde, war der kürzeste und unspektakulärste Pass des Tages. Gleichwohl hat auch das unscheinbare und daher eher selten von Autos befahrene Sträßchen seinen Reiz. Auf engen Serpentinien entlang eines bewaldeten Hanges setzte sich Max gleich wieder ab. Der Wald blieb bis kurz vor dem Hochpunkt ständiger Begleiter und die Straße, auf dieser Seite nicht gerade mit dem schönsten Belag versehen, stieg recht gleichmäßig, aber steiler als noch am Allos, an. Ich fand bald einen brauchbaren Rhythmus und war durchaus überrascht, den enteilten Max bald wieder im Blickfeld zu haben und ca. 3 km vor Schluss auch wieder einzuholen. Wenig später traf auch Martin Schäfer ein und wir machten uns an die schöne, mit wesentlich besserem Asphalt versehene Abfahrt nach Saint Martin d'Entraunes.

Ohne Flachstück ging es in den Cayolle, noch einmal 21 km mit 1300 Höhenmetern vor der verdienten 30 km - Abfahrt durch die Schlucht der Bachelard. Nun kehrten sich die bisherigen Kräfteverhältnisse völlig um und es zeigte sich erneut, was wir in den Jahren zuvor immer wieder erlebten: Wer am Anfang schnell fährt, kann dadurch später richtig bestraft werden.

Dies gilt in den Alpen besonders. Bei Max spielten sicher noch andere Dinge eine Rolle, doch laut eigener Aussage erlebte er einen Einbruch, der ihn kurz vors Absteigen führte. Ich hingegen hatte mich direkt zu Anfang ohne größere Tempoverschärfung von den beiden gelöst und strebte, auch durch den großen Abstand (am Ende 8 Min. zu Martin Schäfer und über 11 Min. zu Max) motiviert, der Passhöhe immer schneller entgegen. Eine gewisse Euphorie,



dass es doch so gut lief, stellte sich bei mir ein. Dies sollte mir später zum Verhängnis werden, da nun ich die Zusammenhänge vergaß, was am nächsten Tag passiert, wenn man am tags zuvor überdreht hat (gerade wenn es schon auf Etappe 2 war). Trotzdem waren wir auf der Passhöhe nun alle zufrieden, ob wegen der Geschwindigkeit oder wegen des bloßen Bewältigens dieses Hindernisses, und genossen eine weitere schöne und lange Abfahrt hinab nach Barcelonnette.

Tag 3: Königsetappe über das Dach der Tour

Die Königsetappe der diesjährigen Alpentour stand am dritten Tag auf dem Programm. Im vergangenen Jahr war diese Etappe mit über 5000 Höhenmetern schon beinahe zu schwer um danach ohne größere Pause weitere Etappen zu fahren. Gleichwohl muss eine echte Königsetappe auch aus den anderen etwas herausstechen. Mit knapp 180 Kilometern und 4500 Höhenmetern über 3 Pässe war dies hier definitiv gegeben.



Zunächst ging es das Ubayetal hinauf, vorbei an den trutzigen Befestigungsanlagen des Fort de Tournoux bis zum Abzweig in Richtung Col de Larche. Hier wurde es zwar etwas steiler, aber die Steigung blieb bis zur Passhöhe (1991 m) moderat und wir rollten locker hinauf, um unsere Kräfte für das Bevorstehende zu schonen. Oben angekommen gab es in Ermangelung eines Passschildes ein Foto am Denkmal für Fausto Coppi. Dieses

Denkmal des italienischen Radhelden der 50er Jahre war das untrügliche Zeichen, dass wir uns nun in Italien befanden. Fast direkt nach der Abfahrt zweigt rechts ein kleines Sträßchen wieder Richtung Frankreich ab. Bis wir wieder französischen Boden betreten würden, sollte es aber noch etwas dauern, schließlich stand noch der Col de la Lombarde im Weg. Bei der Planung der Alpentour mit all ihren Höhepunkten war er gar nicht besonders aufgefallen, eher nur ein Pass, der sich zufällig anbot, um eine Runde mit der Südseite der Cime de la Bonette zu konstruieren. Doch der Col de la Lombarde tat alles, um sich uns nachhaltig ins Gedächtnis zu brennen. Sowohl Schönheit als auch Schwierigkeit suchten letztlich ihresgleichen bei dieser Tour.

Auch für die Überlegungen vom Vortag bezüglich Psyche und Tagesform bei etwa gleich starken Radfahrern war der Col de la Lombarde ein guter Lehrmeister. Die Ereignisse des gestrigen Tages und die Gesetzmäßigkeiten im Radsport sollten nun voll zum Tragen kommen. Von Beginn an wird schnell

klar, dass sich diese Passstraße bei einer Steigung ständig zwischen 8-12 % nicht ohne weiteres geschlagen gibt. Demütig ob des Einbruchs vom Vortag ließ sich Max schon im unteren Teil zurückfallen und ließ sich auch bis oben nicht verleiten, die Intensität zu erhöhen. Die hier gesparte Kraft konnte er dann später zum krönenden Abschluss, dem Anstieg zur Cime de la Bonette, einsetzen, um uns deutlich zu enteilen. Genau umgekehrtes Bild bei mir. Ich fühlte mich bestärkt durch den Vortag, das optimale Wetter und die herrliche schmale Straße, die sich durch tolle Landschaften nach



optimaler Wetter und die herrliche schmale Straße, die sich durch tolle Landschaften nach

oben schlängelte. Entsprechend euphorisiert setzte ich mich schnell auch von Martin ab. Spätestens nach 7-8 Kilometern im Anstieg dämmerte mir, auch angesichts des wieder näher kommenden Martin, dass ich mich hier wohl übernommen hatte. Zu schnell gefahren, die Kräfte zu früh verpulvert, das hätte man eigentlich wissen können, aber in der beschriebenen Situation war ich für diese Signale blind. Martin erreichte mich dann unmittelbar vor einem etwas längeren Flachstück, das den Anstieg kurz unterbricht. Direkt danach kam eine Rampe mit knapp 14 %, an der mich Martin spielend leicht stehen ließ und sich davon machte. Der Charakter des Lombarde war wie geschaffen für unseren Bergfloh, der mit kleinen Gängen und flüssigem Tritt dem Hochpunkt entgegen strebte. Ganz anders das Bild beim „Bergelefant“ der Gruppe: Ich wuchtete einen riesigen Gang die Straße hoch, während die andauernd hohe Steigung mir immer mehr zu schaffen machte. Landschaftlich wurde es indes immer schöner. Die Straße führte durch unheimlich farbintensive Lärchenwälder, oberhalb der Baumgrenze gefolgt von Fels und Geröll in allen Farben.

Auf dem Pass in Höhe von 2350 m standen wir nun wieder auf der Staatsgrenze zwischen Italien und Frankreich. Nur noch ein Pass und läppische 2000 Höhenmeter lagen noch zwischen uns und unserer Unterkunft, ein Gedanke, der mich dieses Mal wirklich beschäftigte. Ich hatte schon auf dem Lombarde mit ungewöhnlich starkem Hungergefühl zu



tun und merkte, dass mein Körper dringend Energienachschub benötigt. So gut es eben ging füllten wir in Isola die Reserven, um uns auf den langen Weg zum Gipfel zu machen. Ich musste schnell einsehen, dass es für mich nur noch ums bloße Hochkommen gehen konnte. Als Ziel setzte ich mir mindestens bis zur 15-km-Marke (vor dem Pass) an den beiden anderen dran zu bleiben. Das gelang mir gerade so. Fortan war ich als Einzelkämpfer unterwegs und

konnte meine beiden Mitstreiter schon bald nicht mehr eindeutig ausmachen. Insgesamt 13 Minuten verlor ich auf Max bis nach oben, wirklich eine Menge. Es zeigte sich nun wie eingangs beschrieben, dass heute er alles richtig und ich alles falsch gemacht hatte, also genau umgekehrt zum Vortag. Max und Martin trennten auch noch mal knapp 8 Minuten, das „Monster“ Bonette hatte seine Schuldigkeit getan. Wir ließen es uns aber nicht nehmen, von der Passhöhe aus noch die Umrundung der Gipfelpyramide unter die Räder zu nehmen. Diese knapp 100 Höhenmeter zum höchsten Punkt auf der Königsetappe auszulassen wäre sträflich gewesen. Die tolle 25-km-Abfahrt auf neuem Asphalt war abermals ein würdiger Abschluss dieser Tour.

Tag 4 – Ein echter Ruhetag

Für den ersten Ruhetag lag der Fokus ganz auf Erholung. Hier hatten wir die Lehren aus den vergangenen Jahren gezogen, als allzu oft der Ruhetag mit Bergwanderungen in luftige Höhen (zuletzt über 3700 m in 2011) mehr Spuren hinterließ, als die Radtage. Daher beschränkten wir uns auf eine kleine Wanderung auf einen schönen Aussichtsgipfel oberhalb des Lac de Serre-Poncon.

Tag 5: Schöner geht's kaum – die traumhafte „Route des Cretes“

Einer der absoluten Höhepunkte der von Höhepunkten geprägten Tour war zweifelsohne die Fahrt auf der „Route des Cretes“. Hierbei handelt es sich um eine malerische Straße, die entlang der „Gorges du Verdon“ (Verdonschlucht) verläuft und mit spektakulären Ausblicken aufwartet. Diese bis zu 700 m tiefe Schlucht wird allgemein auch als „Grand Canyon du Verdon“ bezeichnet und gilt als der größte Canyon Europas. Wir hatten für unseren heutigen Besuch eine 112 km lange Rundtour ausgearbeitet, die die schönsten Abschnitte der Schlucht beinhaltet und diese von beiden Seiten her umfahren sollte, was sich im Nachhinein als äußerst klug herausstellte. Die Berge waren heute einmal nur Nebensache, im Mittelpunkt stand vielmehr das Landschaftserlebnis.

Los ging es nach einer 2,5-stündigen Anfahrt per PKW in Moustiers-Sainte-Marie, ein paar Kilometer entfernt vom Eingang der Schlucht am türkisfarbenen Lac de Sainte-Croix. Bei der schwierigen Suche nach einem Parkplatz zeigte sich sofort, wie bekannt und touristisch überlaufen diese Region ist. Auf den Straßen tummelten sich Heerscharen von Menschen und Fahrzeugen. Schnell klar wurde auch, dass uns am heutigen Tag eine extreme Hitzeschlacht bevorstand, die Temperaturen waren schon morgens jenseits der 30°C. Von alledem unbeeindruckt starteten wir mit den Rädern in Richtung See und passierten wenig später den Eingang der Schlucht, wo der Straßenverlauf am Rande des Abgrunds erstmals zum



Staunen einlud. Recht schnell wendet sich der Weg aber dann vom Canyon ab und steigt durch spärlichen Nadelwald immer weiter nach oben bis zum Col d'Ayen (1031 m). Unser Tempo war wegen der Hitze gemächlich, denn wir ließen Vorsicht walten und sahen auch keinen Grund, uns hier herauf abzuheizen. Oben am Pass auf der Hochebene angekommen, kamen wir bald nach La Palud-sur-Verdon, wo eine Schleife auf die berühmte „Route des Cretes“ abzweigt und später wieder hierher zurückführt.

Die Route sollte alle unsere Erwartungen erfüllen und sogar noch übertreffen. Schöner Gegenden wird man mit dem Rad wohl kaum finden, die Eindrücke prägen sich nachhaltig im Gedächtnis ein. Zu unserer Überraschung mussten wir anfangs immer wieder quälende Steilrampen überwinden, die durch die Hitze nochmals an Schwierigkeit gewannen. Entschädigt wurden wir aber hinter fast jeder Kurve durch grandiose Aussichtspunkte hinab in die Felsschlucht, die der Verdonfluss über Jahrtausende tief in die trockene Hügellandschaft gegraben hat. Zwangsläufig mussten wir an jeder dieser Stellen anhalten und kamen aus dem Staunen bald nicht mehr raus. Irgendwann schließlich doch oben angelangt, ging es auf der anderen Seite nicht minder atemberaubend weiter. Die Prachtstraße schlängelte sich einige Kilometer am Berghang und immer dicht entlang der Schlucht in die Tiefe. In der Ferne dahinter sah man das von Ginsterbüschen übersäte Hinterland, das bestens als Kulisse für einen Wildwestfilm hätte herhalten können. Später stieg der Weg dann erneut

leicht bergan und führte zurück zum Ausgangsort. Wir konnten uns an dieser eindrucksvollen Naturkulisse nicht satt sehen und ließen uns jede Menge Zeit für Fotopausen.

Überwältigt von den Impressionen wieder zurück in Palud-sur-Verdon, war es erst einmal Zeit für Wassernachschub aus einem der in fast jeder Ortschaft vorhandenen Brunnen. Die Sonne brannte den ganzen Tag ohne Pause vom wolkenlosen Himmel herab und die belastende Hitze zwang uns, Unmengen an Wasser zu trinken. Entsprechend erholsam war die nächste Abfahrt ins Tal fast bis auf Höhe des Verdon-Flusses, die jedoch viel zu schnell



vorbei war. Nach Verlassen des Tales ging es vorbei an der auf einem Bergrücken gelegenen Ortschaft Trigance abermals hinauf und im weiteren Verlauf über das hügelige Hinterland, welches wir von der „Route des Cretes“ bereits gesehen hatten. Die Prachtroute führte in direkter Nähe des Canyons und stieg über viele Kilometer erst gemächlich, später etwas steiler hinauf. Leider verkalkulierten wir uns mit der Anzahl der Ortschaften entlang des

Weges und waren notgedrungen gezwungen, das Tempo ob der fast leeren Wasserflaschen und trockenen Kehlen deutlich zu erhöhen. Eine Gelegenheit, Flüssigkeit aufzutanken, wollte sich einfach nicht finden. Unmittelbar am Hochpunkt der sich lang ziehenden Auffahrt fanden wir zum Glück nicht nur die erlösende, kalte Gebirgsquelle, sondern noch weitere, überwältigende Panoramablicke. Bestens hydriert und wieder voll bei Kräften wurde die schöne Abfahrt über den Col d’Illoire (967 m) bis zum „Lac de Sainte-Croix“ zum wahren Genuss. Mangels Zeit blieb uns an diesem Tag leider keine Zeit mehr für einen Sprung ins kühle Nass und eine Erkundung der Schlucht zu Wasser, wir sollten dies jedoch am zweiten Ruhetag nachholen. Randvoll mit Eindrücken dieses unvergesslichen Tages traten wir die Heimreise zum Quartier an.

Tag 6: Bergfahrten mit Meerblick – ein Abstecher an die Cote d’Azur

Kaum war die gestrige Traumtour vorüber, stand tags darauf bereits die nächste auf dem Plan. Heute sollte es auf einer 125 km langen Runde über vier kleinere bzw. mittelschwere Pässe bis ans Mittelmeer und wieder zurück zum Startort Lantosque gehen. Um hierher zu gelangen, überquerten wir zunächst früh am Morgen mit dem Auto die „Cime de la Bonette“, um dann entlang der Var in Richtung Nizza weiterzufahren. In einem Seitental, auf dem Weg durch



die Vésubie-Schlucht, zum Col de Turini (1607 m), dem ersten Pass des Tages, befand sich dann unser späterer Ausgangspunkt.

Am Turini verblüfften uns von Beginn an dessen hohen Steigungswerte (ähnlich, aber nicht ganz so steil wie die des Col de la Lombarde), weshalb es schwierig war, in Fahrt zu kommen und einen gleichmäßigen Rhythmus einzuschlagen. Von wegen „mittelschwere“ Pässe! Der Passverlauf war besonders im unteren Teil unerwartet schön, mit tollen Blicken auf den Ort La-Bollène-Vésubie, vielen Serpentinaen und mehreren Tunnels durch den Fels gespickt. Rund 75 Minuten benötigten wir, bis wir vor dem schnöde an einem Drahtzaun angebrachten Passschild für ein Foto Platz nahmen. Die anschließende Abfahrt nach Sospel war dann wieder um Welten attraktiver, sie führte kehrenreich durch ein enges, bewaldetes Tal, durchzogen von imposanten Felswänden und schroffen Bergspitzen. Langsam aber sicher wurde die Landschaft um uns herum zunehmend mediterraner und auch die Ortschaften entsprachen unserer Vorstellung von „Mittelmeerflair“. Wir konnten es folglich kaum erwarten, endlich die Cote d'Azur zu sehen.

Bevor es soweit war, stand noch der unscheinbare Col de Castillon im Weg, den wir in knapp 30 Minuten zügig hinter uns ließen. Von dessen Spitze in 707 m Höhe waren es jetzt nur noch 12 km bis nach Menton direkt am Meer und nahe der italienischen Grenze. Diese verliefen im Tal bergab und streiften dabei typische südfranzösische Bergdörfer. In einer Kehre erblickten wir dann in der Ferne endlich das Meer, wegen des diesigen Himmels aber war dieses kaum zu erkennen. Einen weit besseren Blick gab es dann kurz darauf am Strand von Menton. Mit den Rädern fuhren wir bis ans Wasser, um uns herum eine Menge braungebrannter Strandliebhaber und Touristen, dazu Palmen und endlose Hotelburgen soweit das Auge



reichte. Nun hatten uns unsere Passetouren also schon bis an die Mittelmeerküste geführt – ein echter Wahnsinn, wie wir einstimmig befanden! Wir mussten jedoch auch schnell feststellen, dass wir mit unseren Radoutfits etwas fehl am Platz waren, weshalb wir nur kurz die Strandluft genossen und uns weiter zum Col de la Madone (927 m) aufmachten. Von diesem Pass wussten wir, dass er ein beliebtes Trainingsziel diverser ortsansässiger Radprofis ist und man von oben eine tolle Sicht auf

Monaco erhaschen könnte. Leider trafen wir weder Profis, noch entdeckten wir Monaco während der Überfahrt, doch auch so war der Pass eines der ganz besonderen Erlebnisse der Tour.

Direkt im Zentrum von Menton bog der unscheinbare und kaum von Autos frequentierte Weg ab und führte lange vorbei an mediterranen Fincas und Villen. Wir stellten uns des Öfteren lächelnd die Frage, wie viel man für ein Haus in einer solchen Wohnlage wohl blechen müsste. Die schwüle Hitze war mittlerweile irrsinnig und kaum auszuhalten, der Schweiß lief uns nur so am Körper herunter. Dies ließ sich jedoch gut ertragen, denn die Aussichten auf das Mittelmeer und die Stadt wurden mit jedem gewonnenen Höhenmeter immer spektakulärer. Die steile Serpentinaenfahrt in trockener Felslandschaft, verbunden mit

unmittelbarer Nähe zum Meer, findet sich womöglich nur hier und ist schwer zu übertreffen. Begeistert kletterten wir immer fort den Hang hinauf, im Rücken den uns überragenden Bergsporn mit der anmutig gelegenen Ortschaft Sainte-Agnès, unter uns die weit verzweigte Stadt und das endlose Wasser. Einzig an der vermeintlichen Passhöhe machte sich Enttäuschung breit, als wir dort kein Passschild vorfanden. An einem Abzweig führte eine unscheinbare Straße zwar noch weiter hinauf (und hätte sicher noch tolle Aussichten parat gehabt, vielleicht sogar auf Monaco), wir standen jedoch unter Zeitdruck und nahmen auch aus Unsicherheit ob des richtigen Weges direkt die kurvenreiche Abfahrt ins Landesinnere nach La Grave de Peille.

Mittlerweile war es schon später Nachmittag und noch einige Kilometer in nördlicher Richtung, inklusive des Col St. Roche (990 m), zu fahren. Ein Großteil des Weges lag glücklicherweise bereits im Schatten der untergehenden Sonne, was die Fahrt für uns deutlich angenehmer machte und uns zügig vorwärts kommen ließ. Weit und breit war keine Menschenseele unterwegs, so kosteten wir die ruhige Fahrt in der Abenddämmerung in vollen Zügen aus. Eine letzte schnelle Abfahrt brachte uns zum Abschluss einer abermals erstklassigen Etappe wieder zum Ausgang nach Lantosque.

Tag 7: Mythos Izoard

Nach DEN zwei Landschaftsetappen schlechthin stand am 7. Tag wieder einmal die sportliche Leistung im Mittelpunkt. Das soll nicht heißen, dass die vorherigen Etappen nicht auch anspruchsvoll waren, der Fokus lag aber auf den atemberaubenden Ausblicken. Nach den beiden längeren PKW-Anfahrten der Vortage waren wir froh mal wieder von der Haustür aus starten zu können. Drei Pässe galt es zu bewältigen, zentrales Element dabei war der berühmt berüchtigte und traditionsreiche Col d'Izoard (2360 m). Von Gino Bartali und Fausto Coppi über Eddy Merckx und Bernhard Hinault bis in die heutige Zeit war der Izoard schon für beinahe jeden Tour-de-France Teilnehmer ein schweres Hindernis.

Unsere Etappe führte uns von Barcelonnette über den Col de Vars (2109 m) zum Col d'Izoard, dort Kehrtwende und wieder über den Col de Vars zurück. Jener Col de Vars gehört sicher zu den weniger spektakulären Passauffahrten der Region. Dies nahmen wir ob der Eindrücke der beiden Vortage natürlich wahr. So ist der Tagesabschnitt in der Tat, was die landschaftlichen Besonderheiten angeht, schnell erzählt. Die südliche Auffahrt zum Col de Vars ist ohne große Schwierigkeiten und es bieten sich ein paar nette Ausblicke auf karge Felslandschaften und ein paar umliegende Gipfel. Die Abfahrt hinunter nach Guillestre (und damit gleichzeitig unsere spätere 2. Auffahrt zum Vars) hat da vor allem im unteren Teil etwas mehr zu bieten. Dort öffnet sich nämlich ein breiter Talkessel, den man von oben bestaunen kann. Am Ende des Tales dominiert hier das Massif des Ecrins mit dem südlichsten Viertausender der Alpen (Barre d'Ecrins – 4102 m) das Bild.



Unten angekommen fahren wir aber nicht in diesen Talkessel Richtung Briancon (das folgt erst am letzten Tag), sondern halten uns direkt rechts und fahren in das schmale Tal der Guil in Richtung Italien. Entlang des Flüsschens geht es knapp 10 Kilometer leicht bergauf, bis man den Abzweig links Richtung Col d'Izoard erreicht (rechts geht es zum Col d'Agnel).

Just hier holten uns zwei französische Radfahrer ein, augenscheinlich Vater und Sohn. Und schon wurde wieder eine Dynamik in Gang gesetzt: Die beiden etwa gleich schnellen Gruppen orientierten sich aneinander, was auch bis zur Passhöhe so bleiben sollte. Gerade in den steileren Abschnitten machten die beiden Franzosen Druck und schon bald konnte nur noch Max folgen. Nach etwa der Hälfte der konstant zwischen 8 und 12 % steigenden Straße ließen sie aber etwas Federn. Max war mittlerweile vorne weg, ich hatte die Franzosen ein- und überholt und auch Martin kam immer wieder in Sichtweite. Und so kämpften wir uns bei Temperaturen von knapp 35° weiter nach oben, immer kritisch beäugt durch die Frau/Mutter der Franzosen, die das Begleitfahrzeug fuhr und ihre Recken regelmäßig mit Verpflegung, aber auch den neuesten Informationen über die „Gegner“ versorgte. Bei etwa 2200 m verändert sich das Bild der Umgebung plötzlich radikal. Man fährt durch eine Kurve und es öffnet sich der Blick auf die „Casse Deserte“ einer unwirtlichen und beeindruckenden Gerölllandschaft mit Felspyramiden und Felsnadeln inmitten von großen Schutthalden. Von hier aus ist es nicht mehr weit zum Gipfel. Wir kamen letztlich trotz der ganzen Verschiebungen unterwegs am Ende alle (die 3 Mayener und die 2 Franzosen) innerhalb von 5 Minuten auf der Passhöhe an.

Nun hieß es also kehrt machen, der Rückweg war uns ja jetzt bestens bekannt. Der Col de Vars auf dem Rückweg sollte nach meinem persönlichen Eindruck der heißeste Pass der ganzen Tour werden. An manchen Stellen gerade im unteren Bereich stand die Hitze förmlich und man fühlte sich wie in einem Glutofen. Unterwegs zeigten Thermometer bis zu 39°.



Gleichzeitig waren noch Kraftreserven da und auch eingedenk des folgenden Ruhetags wollten es Max und ich noch einmal wissen. Schon früh drückten wir richtig aufs Tempo und Martin musste abreißen lassen. Obwohl lange 19 km Anstieg vor uns, gab es schon auf den ersten Kilometern im gleichzeitig auch steilsten Teilstück immer wieder Tempoverschärfungen. Kurz vor dem Ort Vars, bei ca. 10 km,

setzte ich dann sogar eine richtige Attacke, als ich merkte, dass Max augenscheinlich leichte Probleme hatte. Unglücklicherweise war dies nur bedingt richtig und ich konnte nur knapp 50 m herausfahren. Nur wenige Meter später sah ich mich dann gleich seinem Konter und der Attacke seinerseits ausgesetzt. Doch auch er hatte nicht mehr genug „Körner“, um sich entscheidend abzusetzen. Keiner wollte klein beigeben, weshalb sich auf den nächsten ca. 5 km ein offener Schlagabtausch mit Attacke auf Attacke abspielte. Jedes mal, wenn einer ein wenig Vorsprung erkämpft hatte, schloss der andere kurz darauf die Lücke und attackierte „drüber“. Schließlich war ich dann nicht mehr in der Lage dieses Katz-und-Maus-Spiel fortzusetzen und musste Max den Vorsprung erstmal lassen.

Ab jetzt fuhren wir in knapp 100 m Abstand unvermindert schnell der Passhöhe entgegen. Erst knapp 4 km vor Schluss konnte ich die Lücke noch einmal schließen. Auf den letzten 3 km gab es dann noch ein kleines Schlussfeuerwerk. Mit dem „dicken Blatt“ gab es bei 5-7 % Steigung noch mal das gleiche Spiel wie vorher. Dabei wurden einige bedauernswerte Radler überholt, die sich dem Gipfel entgegen kämpften und nun von zwei wild gewordenen Deutschen teils im Vollsprint überholt wurden. Es kam wie es kommen musste, Max setzte sich knapp 1 km vor Schluss endgültig ab und rettete knapp 10 Sekunden. Ein wirklich harter Kampf und eine Fahrweise, die mir normal gar nicht liegt und trotzdem ein großer Spaß. Ob ich allerdings mit meinem „normalen“ Stil, eben vor allem gleichmäßig, schneller gewesen wäre, ist schwer zu sagen, schließlich kamen wir auf 17 km/h im Durchschnitt. Martin kam 16 Minuten später, gezeichnet durch die große Hitze, auf dem Pass an.

Tag 8: Eine Pizza in Nizza

Nun hatten wir uns den folgenden Ruhetag wahrlich verdient. Dieser Stand unter dem Motto „Auf ne Pizza nach Nizza“, welches wir am Col de la Cayolle am zweiten Tag im Gespräch mit einem deutschen Motorradfahrer aufschnappten. Zunächst erklommen wir diesmal mit Motorkraft die Cime de la Bonette, um dann von über 2800 Metern hinunter bis ans Mittelmeer zu fahren. Hier standen neben den Besuchen von Monaco und Nizza auch ein kurzes Bad im Meer und die



obligatorische Pizza in Nizza auf dem Programm. Nach all diesen tollen aber passiven Eindrücken wollten wir noch einmal etwas aktiv erleben. Daher nahmen wir auf dem Rückweg den Umweg zum Gorges du Verdon in Kauf, um uns dort noch einmal an der großartigen Kulisse zu erfreuen. Wir schwammen ein gutes Stück in den Canyon hinein, versuchten uns als Klippenspringer und kletterten einige der Uferfelsen hinauf, da man hinunter nur ins Wasser fallen konnte.

Tag 9: Auf ein Wiedersehen ins Vercors



Von landschaftlichen Erlebnissen bei dieser Tour ja bereits vielfach verwöhnt, hatten wir am vorletzten Tag dennoch immer nicht genug. Die Begeisterung aus dem Vorjahr über den „Parc Naturell Régional du Vercors“ war noch in guter Erinnerung, deshalb sollte diese Region – auch weil Max sie noch nicht kannte - nochmals Ziel einer Etappe sein. Bei unserem zweiten Besuch suchten wir erneut die schönsten Ecken des vergangenen

Jahres auf und verknüpften diese mit unbekanntem Teilen, um die gesamte Region in Gänze auszukundschaften. Von unserem Domizil waren es wieder über 2,5 Stunden Autoanreise, weshalb wir schon früh am Morgen aufbrachen. Die geplante Route begann im kleinen Ort Die am südlichen Rand des Vercors und führte zunächst nach Norden zum 21 km langen Col de Rousset (1254 m). An diesem nicht allzu steilen und deswegen rhythmisch gut zu fahrenden Pass kamen wir schnell voran und lieferten uns auf den letzten Kilometern sogar ein kleines Rennen. Nach einem Angriff von mir zog Martin Reis entschlossen hinterher und griff seinerseits mit Erfolg an. Er bestaunte als erster die gute Sicht von der Passhöhe auf die 14 zurückgelegten Kehlen.

Der Weg führte im Anschluss abwechselnd über Wald- und Wiesenterrain durch ein weitläufiges Tal, wo sich uns bereits in Ansätzen die ersten Vercors-typischen Felswände zeigten. Erst durch einen längeren Tunnel, dann auf breiter Straße, ging es wenig später mit Hochgeschwindigkeit bergab bis nach „Sainte-Eulalie-en-Royans“ und weiter nach Pont-en-Royans. In diesem uns bekannten, malerischen Bergdorf am Bourne-Fluss, mit seinen direkt in die Felsen eingebauten und etwas instabil aussehenden Fachwerkhäusern, war es Zeit für eine kurze Mittagspause. Max gönnte sich sogar einen erfrischenden Sprung in den Fluss, was angesichts der wirklich kaum auszuhaltenden Temperaturen keine schlechte Idee war.

Nach wohltuender Pause lag mit dem schwersten Anstieg des Tages zum Col de la Machine ein hartes Stück Arbeit vor uns, und das auch noch genau zur heißesten Tageszeit. Glücklicherweise lag die Straße überwiegend im Schatten der Bäume, wir hatten aber mit einigen Steilrampen trotzdem sehr zu kämpfen. Erschöpft und durstig brachten wir die schwersten 8 km und ca. 600 Höhenmeter hinter uns und bogen nun auf den besonders attraktiven Teil der Strecke ein, die „Route du Combe Laval“. Diese war eines der Highlights im letzten Jahr und auch heute, denn es gab Schwindel erregende Ausblicke auf einen riesigen Canyon und Straßenbaukunst von Feinsten zu bestaunen. Nur durch eine schmale und nicht sehr hohe Trennwand vom mehrere hundert Meter tiefen Abgrund getrennt, zog sich der enge Fahrweg am Rande des Canyons entlang, teilweise auch mitten durch die Felswand hindurch. Bevor es anschließend über den Col de la Machine weiterging, ließen wir uns ausgiebig Zeit zum Bestaunen der prächtigen Kulisse.



Auf dem restlichen Teil der Strecke bis zurück zum Col de Rousset musste ich feststellen, dass die bisherige Tour doch schon viele Körner gekostet hatte und am morgigen Tag nochmals kosten würde. Obwohl es auf der Hochebene überwiegend flach daher ging, hatte ich Probleme, mit den Anderen Schritt zu halten, weshalb unser Tempo stark gedrosselt war. Über den Col de la Chau (1337 m) ging es zu meiner Freude in ein weitläufiges Tal hinab und nur noch ein paar Höhenmeter verblieben bis zum Col du Rousset. Mit der bekannten Abfahrt zurück nach „Die“ fand der vorletzte Radtag ein erholsames Ende, was man von der Rückfahrt nach Barcelonnette wahrlich nicht behaupten konnte. Auf halber Strecke in „Gap“

verabschiedete sich nämlich auch der rechte Frontscheinwerfer (der linke beendete am zweiten Tag seinen Dienst), sodass wir plötzlich komplett ohne Licht dastanden. Die Dämmerung war zu allem Übel schon weit fortgeschritten und wir hatten noch 55 km vor uns! Leichte Panik machte sich breit und wir suchten kurz entschlossen in der Stadt nach einer Tankstelle, um die Glühbirnen wenn möglich selbst zu wechseln. Da heute aber Sonntag war, hatte keine offen. So blieb uns nur die risikoreiche Weiterfahrt mit Nebelscheinwerfern und Aufblendlicht, immer in der Hoffnung, nicht einer Polizeistreife zu begegnen. Wir kamen genau bis 12 km vor Barcelonnette, als uns mitten in einem Ort zwei Polizisten überraschten. „Das war’s, das wird richtig teuer!“, sagten wir unisono und waren sicher, den Rest des Weges mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen zu dürfen. Mit Puls 180 und die Polizisten anlächelnd, fuhren wir daraufhin aber einfach weiter und gaben Vollgas, sobald sie außer Sichtweite waren. Da wir vermuteten, dass sie uns schon bald verfolgen oder ihre Kollegen uns in Barcelonnette erwarten würden, nahmen wir kurz vorher über einen Seitenweg abseits der Hauptstraße Reißaus. Unbehelligt und unendlich erleichtert erreichten wir zu später Stunde doch noch unser Quartier und witzelten noch lange über unser unglaubliches Glück.

Tag 10: Grande Finale am dritthöchsten Alpenpass

Nun war er da, der letzte Tag dieser unglaublichen, dieser grandiosen Alpentour (die Superlative gehen langsam aus!). Wie immer an solchen letzten Tagen, freut man sich zum einen auf die Heimat und darauf, mal nicht Rad zu fahren, andererseits geht auch ein tolle Zeit zu Ende und ein wenig Wehmut macht sich breit. Eins aber ist klar, man muss nicht mehr mit den Kräften haushalten. Allerdings stellt sich auch die Frage, wie viel „Saft“ noch in den Beinen schlummert nach 1000 Kilometern und über 25 000 Höhenmetern.

Um dies herauszufinden hatten wir uns noch mal zwei große Namen unter den Alpenpässen aufs Programm geschrieben: Den Col d’Izoard (2360 m) diesmal von Norden von Briancon aus und den Col d’Agnel (2746 m). Die Etappe begann mit dem unschönsten Teil der gesamten Tour, nämlich der stark befahrenen Straße von Guillestre nach Briancon. Leider



haben wir vor Ort keine brauchbare Alternative gesehen, auch wenn es die vielleicht (hoffentlich) gibt. In Briancon beginnt dann auch schon die Straße deutlich zu steigen und das Verkehrsaufkommen deutlich zu sinken. Zunächst geht es bei mäßiger Steigung durch die Schlucht der Cerveyrette bis zum Örtchen Cervières (1608 m). Hier hat man etwa die Hälfte der Wegstrecke bewältigt, die Schwierigkeiten kommen aber

noch. Es wird jetzt immer steiler und pendelt sich dann zwischen 8 und 10 Prozent ein. Jeder fuhr sein eigenes Tempo und wir erreichten in kurzen Abständen den Gipfel.

Nach der tollen Abfahrt stand er nun also vor uns, der letzte Pass der Tour. Mit 2746 m Höhe ist der Col d’Agnel der dritthöchste Alpenpass und war somit alles andere als ein lockeres

„Ausrollpässchen“. In den meisten Fällen geht man den letzten Pass ja dann ganz ruhig an und lässt locker ausrollen. So hatte auch ich es mir eigentlich vorgenommen, doch meine Beine wollten anders. Ich hatte Max und Martin für mich unbemerkt hinter mir gelassen. Als ich mich umdrehte war niemand zu sehen, weshalb ich mich dann entschloss, doch noch einmal Gas zu geben. Gesagt getan, es lief wirklich gut, der Pass und vor allem die Steigung schienen mir zu liegen. Allerdings eine Tatsache begann langsam aber sicher mich zu beunruhigen. In Frankreich sind die meisten Passstraßen für Radfahrer beschildert. Nach jedem Kilometer findet man ein Schild mit aktueller Höhe, verbleibende Strecke zur Passhöhe und Steigung des nächsten Kilometers. Nun musste ich mit ansehen, wie die Distanz zum Gipfel schnell geringer wurde, die Höhenangabe aber nicht im gewünschten Verhältnis mit anwuchs. Kurz nach der Durchfahrt des letzten Örtchens Fontgillade wird nun a) die Passhöhe sichtbar und damit auch ein optischer Eindruck des noch zu bewältigenden und b) beim 8-km-Schild bei noch knapp 785 zu erkletternden Höhenmetern die nun folgende Steilheit deutlich. Meist sieht der Anstieg wesentlich weniger steil aus als er tatsächlich ist, was daran liegt, dass das schmale Sträßchen sich häufig relativ gerade am Hang entlang schlängelt. Nur ganz selten findet man Serpentinaen, an denen man dann den Höhengewinn auch optisch deutlicher erleben kann. Zu allem Überfluss sind auch noch kurze Rampen deutlich jenseits von 10 % Steigung zu bewältigen.

Zusätzlich wollte nun auch der Wettergott einen gemächlichen Ausklang unserer Tour verhindern und ließ von Italien her eine bedrohliche Gewitterfront aufziehen. Als Vorboten schickte uns diese einen strammen Gegenwind den Pass hinunter und ließ so gefühlt noch das ein oder andere Steigungsprozent dazukommen. Das Erleben der durchaus vorhandenen landschaftlichen Schönheit und die Vorfreude auf das bald Erreichte



standen ab jetzt im internen Nahkampf mit der sportlichen Quälerei. Beide Seiten wechselten sich auf den verbleibenden Kilometern häufig ab, ehe dann zur Passhöhe hin doch die positiven Eindrücke obsiegten. Als wir dann schließlich alle diesen höchsten Grenzpass zwischen Frankreich und Italien erreicht hatten, stellte sich große Zufriedenheit ein. Nur noch eine Abfahrt und wir hatten es geschafft. Die einzige Vorgabe war noch, in der Abfahrt nicht mehr nass zu werden, auch das gelang. So endete für uns eine Tour der Superlative, sowohl unter sportlichen, als auch unter landschaftlichen Aspekten.