

«Stella-Alpina 2015» – für 1x mit dem Strassentöff!

Jedes Jahr schreibe ich für Endurofahrer die 5tägige Tour aus, wobei 2 ½ Tage dem reinen Endurofahren reserviert sind. Da die meisten der FahrerInnen nicht mit dem Off road-, sondern mit Strassentöff anreisen, ist der Aufwand dafür erheblich. Meistens brachten wir so 6 bis 8 Leute zusammen, unterhalb dieser Grenze war es kaum zu verantworten. Für 2015 hatte ich eine, eventuell eine zweite Person, so schien der Plan einer Stella gestorben. Da ich die Tour aber unbedingt durchführen wollte, machte ich mir Gedanken, die Tour für alle Fahrer zu öffnen. Der Erfolg war dann riesig, plötzlich waren wir elf, wobei einer schliesslich wegen der Hitze auf die Reise verzichtete. Zwei der Teilnehmer, beide pensioniert und auf BMW R1200 GS unterwegs, machten sich schon am Vortag auf den Weg. Wir planteten sie dann unterwegs einzuholen. Alle übrigen starteten um 06.00 Uhr frühmorgens auf die rund 600 km lange Reise. Wegen eines kleinen Zwischenfalls mit einem verbogenen Kupplungshebel verloren wir etwas Zeit, so dass wir immer dem Zeitplan etwas hinterherhinkten. Der Grenzübertritt, normalerweise um etwa halb 12 Uhr, am Grosen St. Bernhard fand um 12.45 Uhr statt. Kurz nach 13 Uhr legten wir den Mittagstisch in Etroubles/I ein, ein Ort mit ganz speziellen Erinnerungen. Das Aosta-Tal war einmal mehr heiss, aber schon bald flüchteten wir wieder in die Berge, mit dem Colle San Carlo ein ganz besonderer Leckerbissen! Und schon waren wir auf dem Weg zum Kleinen St. Bernhard, welcher uns wieder nach Frankreich führte. Nach dem berühmten Skiort Val d'Isère fuhren wir auf den höchsten Punkt des Tages, dem Col d'Iséran (2770 m ü.M.), wo mich kurz danach ein Anruf erreichte: Unsere beiden Vorfahrer, die immer in SMS-Kontakt gestanden sind, berichteten, dass sie vor Susa durch eine Demonstration gegen eine Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke blockiert wären mit unbestimmtem Ausgang. So mussten wir einen Umweg über den 12,870 km langen Fréjus-Strassentunnel fahren, was uns Zusatzkosten bereitete, aber die Unsicherheit der Ankunft ersparte. So sassen wir schliesslich alle um halb 9 Uhr beim verdienten Abendessen. Die Blockade liess die Töff-Fahrer passieren. Am nächsten Morgen beim Frühstück steckte ich die Vorlieben ab: Heraus kam eine Rundfahrt von Briançon aus über den Col d'Izoard, dann zum Passo dell' Agnello, wo wohl die Reichen Turins mit ihren heissen Autos unterwegs waren. Anschliessend ging's querbett über kleinste Strassen, so dass wir zeitweise schon fast nicht mehr daran glauben konnten, auf der richtigen Strasse zu sein. Ein Freund von Emilio, unserem Gastgeber, hatte mir die Strecke genauestens erklärt, da die Strasse bei Elva wegen Verschüttung blockiert war. Schliesslich kamen wir wieder auf die Strasse in Richtung Col de Vars, nachdem wir recht abenteuerlich in den Bergen herumgekurvt waren. Über Col de Larche, Col de Vars ging's zurück nach Briançon – insgesamt 355 Kilometer, hälftig wohl auf extrem schmalen Strassen. Fünf Strassen- und unser einziger Endurofahrer waren dabei, früh aufzustehen, um an die Stella zu fahren. Die beiden mit den 1200er-Strassenenduros fuhren bis zur Galerie, die anderen riskierten das Wagnis: Der Erlebnisbericht dazu in Englisch auf der nächsten Seite. Ich selbst hatte Glück, überhaupt aus eigener Kraft den Rest der Reise anzugehen, da meine GoldWing bereits direktissimo talwärts in die Felsen steuerte. Ein Stein hatte mein Hinterrad aus der Spur geworfen, ich sah schon das Ende, als sich die Maschine beim Hinlegen abbremsste und mit dem Vorderrad in der Luft hängen blieb: Das war knapp, so kurz vor dem 250'000 km! Ein bisschen mehr Schwung, dann hätte es wohl einen Helikopter gebraucht, das Wrack zu bergen. Erich, unser Endurofahrer, der wohl die Strecke zwei Mal in unserer Zeit gefahren wäre, versorgte uns mit T-Shirt und Medaille, da wir etwa 2 Kehren vorher uns zur Rückkehr entschlossen hatten. Leider verliessen uns unsere englisch Sprechenden, die auf dem kürzesten Weg über die Autobahn Turin-Mailand-Gotthard den Heimweg ansteuerten. Wir aber machten uns auf nach Frankreich, um über die gewohnte, zum Teil mit Schotterpassagen ausgestattete Strecke die Heimfahrt anzutreten. Alle waren begeistert von der gewählten Streckenführung, der Landschaft, ein paar fahrerischen Leckerbissen wie bei Montvernier und am meisten beeindruckt natürlich auf dem Col du Joly, wo man direkt dem Mont Blanc-Massiv gegenüber steht. Der Forclaz-Pass brachte uns zurück in die Schweiz, dann ging's diesmal über den Col de la Croix zurück ins Berner Oberland. Sigrid und ich schlugen die Autobahn durchs Mittelland ein, um noch bei Tageslicht nach Hause zu kommen.



Die «Stella Alpina», ein internationales Töff-Treffen auf der Strecke zum Sommeiller-Pass (2996 m ü.M.), feierte 2015 sein 50. Jubiläum. Deswegen und auch wegen meiner Freundin, die von ihrer Krankheit gezeichnet, mehr und mehr die Kraft in den Händen verlor, stellte diese Ausfahrt die letzte grosse Tour als SelbstfahrerIn dar, mit Pause am 2. Tag auf meinem Sozialsitz. Sie liebt dieses Bild von ihr, vor dem Mont Blanc in der blühenden Bergwiese, und dies aus eigener Kraft. Sie genoss die Tour im Kreis der tollen Gesellschaft: Alle halfen ihr und nahmen Rücksicht.



Stella Alpina - Nadia's Experience

Last year in June I got my new 2015 BMW F800GS after having several sport bikes. My intention was to travel outside of Switzerland to countries with less than perfect roads. So when I saw Urs was organizing a trip to Italy called Stella Alpina, I immediately signed up. The group met up on Friday morning and started a multiple-hour ride with a couple of stops for coffee and lunch. Once we crossed to Italy, the roads were becoming bumpier and I was really enjoying the difference in the GS suspension compared to my previous sport bikes. Only later during the dinner on the same day did I learn that Stella Alpina is not a catchy name for a trip to Italy but it is a huge biker event for ascending to the highest off-road point in Europe! With zero proper off-road experience (gravel roads don't count), I was getting a little bit nervous.

The next day was just a great day of riding on tiny roads over the mountains, often not seeing any traffic for a long time. It was a nice variety of passes and a lovely lunch in a really small family restaurant. It is really difficult to describe - you just have to ride through it.

On the Stella Alpina day, I decided to join as Urs said there will be several points where it would be possible to stop and wait until the rest of the group returns. On the way to the mountain the concentration of bikers (especially dirt bikers) was increasing. Our ascent to the plateau (where the official track started) was on a once paved road but now had huge potholes everywhere. Then the road turned into gravel with rocks and a very uneven surface. The plateau was the first stopping point for the people who did not want to go further. A few folks on shiny R1200GS stopped there ;-) but we continued. The road was really starting to turn into rocks lying everywhere on the ground and I really had to concentrate and control the bike as I drove over them (probably this is my inexperience talking). It was really really bumpy. All in first gear. The hairpins with those rocks and a wall of dust were a real test of turning your head and looking where you were going. Additionally, we were basically driving on a cliff, so going off the road was not an option.

We have reached another stopping point and Urs told me that if I continue, I have to be ready to drop my new bike. After a long, long thinking pause, I decided to continue. Following a few more hairpins, I was completely caught in the dust with zero visibility, dust in the eyes, etc. I did not give enough throttle whilst slipping the clutch and fell over. Luckily the engine guards protected everything, so after picking up the bike we continued. Several more (maybe a hundred more) hairpins later we stopped a few loops below the top (due to even worse roads on the last stretch).

We decided to start the decent. Rule number one: switch off ABS or it will be very difficult to brake at a desired time! I kept making my way down (with one more fall) and after one of the hairpins I saw Urs' Goldwing hanging off a cliff and Urs taking pictures! I managed to stop only 20 meters after this scene and watch several bikers and Urs lift up that gigantic bike. Then we safely drove down to the plateau and joined the rest of the group.

Needless to say, the amount of dust created by all the bikes covered e-v-e-r-y-t-h-i-n-g on the bike and on the gear, in- and outside the helmet. We stopped once again at the very bottom for some pictures and I honestly thanked God I came back in one piece. Unfortunately, I had to return to Zurich before Monday, so after this adrenaline rushing experience, there was a several-hour drive on Italian highways and over the Gotthard pass. It had never seemed wider and easier.

Overall, it was an amazing experience with a fun group of people. I swore to myself to learn riding off-road as this was something I was clearly lacking. I would definitely do it again, even now knowing what Stella Alpina actually is. It was a great trip even without the dirt road part (if that's not someone's cup of tea).

Nadia kam zu mir als Fahrshülerin, um sich mit mir auf die Prüfung vorzubereiten. Sie hatte mit der kleinen Ninja 250 ihre ersten Ausbildungsschritte gemacht und dann, mit 25 Jahren, auf die offene Klasse gewechselt: Die Ninja 636 liebte sie über alles und sie hatte es sich nicht leicht gemacht, mit dieser Rennmaschine zur grossen Prüfung zu gehen. Doch schliesslich schaffte sie es und durfte natürlich ab da auch ins Ausland fahren. Vergangenen Frühling wechselte sie auf eine neue BMW F800 GS: Nach der Stella war sie sehr stolz auf sich – aber ihr Töff war nicht mehr neu...

