

2-Tagesausflug Tessin & Italien

«Noch die letzte Chance nützen, bevor es kalt wird» war die Devise. Anfangs war aber der Langzeitwetterbericht so miserabel, dass die Tour eigentlich hätte ins Wasser fallen sollen. Da mein Schatz aber so enttäuscht gewesen wäre, zogen wir ihn doch noch in Betracht und mit jedem Tag wurden die Angaben für die Alpennordseite etwas freundlicher. In der Nacht auf Samstag *schneite* es zwar noch bis auf 1700 m ü.M hinunter, doch der Morgen startete nach einer klaren Nacht mit blauem Himmel, danach bildeten sich Wolkenfelder, aber insgesamt war der Eindruck eher freundlich, auf der Alpensüdseite sollte es gar *heiss* werden.

Unser Morgen startete mit den Sprüchen des Wetterfrosches: Die Vogelwarte Sempach beobachtet eine grosse Aktivität der Zugvögel, so haben sich die Störche schon ganz abgemeldet und jede Nacht ziehen grosse Vogelschwärme in Richtung Süden über unser Land. Wenn das nicht DIE Anzeichen sind, dass der herrliche Sommer bald endgültig vorbei sein wird: Viel zu früh, nach meiner Empfindung!

Es war gegen 11 Uhr, als wir uns auf dem Hauptstrassennetz in Richtung Chur begaben: Bis nach Altendorf kennen wir unsere Weglein, fernab der Hauptverkehrsachsen. Dann wird es ziemlich langweilig bis nach Mollis, wo der erste Pass, der Kerenzberg, beginnt. Vor uns zog eine nigelnagel-neue «Indian» mit GR-Kennzeichen ihre Schallspur, selbst um Hausecken rum war ihr Zischen und Bollern beim Beschleunigen zu hören: Und das soll eine moderne Maschine sein, die den praktisch ungedämpften Lärm wie eine aus den Fünfziger oder Sechziger Jahren von sich gibt? Zum Glück kann sich nicht jeder so ein «Schmuckstück» leisten, denn wenn jeder einen Ferrari fahren würde, kämen wir nachts auch nicht mehr zu unsrem verdienten Schlaf. Dem Walensee entlang geht es einsam vorwärts, denn alle fahren auf der Autobahn in Richtung Bündnerland. Auf dem Bahnhof Walenstadt gibt es nicht einmal mehr ein öffentlich zugängliches Klo – eine Schande für unsere Bundesbahnen. Bei Sonnenschein, aber *recht kühlen* Temperaturen, erreichen wir Chur, wo wir bei der «Töffbekleidung Chur» anhalten und uns um wärmere Handschuhe für Sigrid bemühen. Bis dahin musste ich feststellen, dass es auf den Hauptstrassen immer mehr Kreisel gibt und darin teils recht attraktive Gestaltungen: So trifft man in Bad Ragaz auf ein Wasserbecken, welches das Thema Baden sehr eindrucksvoll hinüberbringt.

Der Weg in Richtung Thusis weckt alte Erinnerungen an meine letzten WKs anfangs der 90er-Jahre. Auch hier hat sich vieles verändert, die Strassen sind zwar noch da, aber eine Geschwindigkeitszone 30 selbst auf der Durchfahrtsroute auf einer kantonalen Hauptstrasse macht sich breit: Da hat man uns doch mal versprochen, dass es keine Vortrittssignale (überall Rechtsvortritt) und keine Fussgängerstreifen geben soll in einer verkehrsberuhigten Zone, aber wie verträgt sich so was mit einer Hauptstrasse? Wahrscheinlich sehe ich das als Verkehrs-Vollprofi wohl etwas zu eng. Jeder Lokalpolitiker hat heute mindestens einen Kreisel, und am besten natürlich noch ein paar Tempo 30-Zonen (in Zürich neuestens auch noch Tempo 20-Zonen!) initiiert, sonst würde man von seiner Arbeit ja nichts nachhaltiges bemerken...

Kurz nach Thusis, wo wir unser spätes Mittagessen eingenommen hatten, schloss ein Motorrad-Club aus Konstanz in der Rofla-Schlucht auf uns auf. Der Anführer auf einer älteren Fireblade lässt sich durch



Start um 10.30 Uhr



Dem Zürichsee entlang



Wärmere Handschuhe!



Tank- & Essenspause



San Bernardino-Passhöhe



Sigrid nicht lange aufhalten, beisst sich mit einem gewagten Überholmanöver aus einer Haarnadelkurve heraus aber mit mir und meiner betagten R800 GS keine Zähne aus und muss sich anschliessend über längere Zeit mit dem hässlichen Bild einer Boxer-BMW in seinen Rückspiegeln zufrieden geben. Obwohl er die Strasse wie auf der Rennstrecke links und rechts ausnützt, will es ihm nicht gelingen, sich Distanz zu verschaffen. Von seinen Kumpels jedenfalls, auf Maschinen wie Laverda, Triumph und Gilera und Co. ist auf weiter Flur nichts mehr zu sehen. Sigrid's Nerven hatten dem Club nicht standgehalten und so hat sie sie bald einmal vorbei gewinkt.

Ab Splügen nehmen wir dann gemeinsam wieder die Strecke unter die Räder und aufgrund des tollen Sonnenscheins, machen wir uns an die Spitzkehren der alten San Bernardino-Passroute. Sigrid muss da bis in den ersten Gang zurückschalten, was bei dem aggressiven Sportmotor nicht ganz einfach zu bewältigen ist, da heisst es: Sanft ans Gas gehen... **Wir treffen uns dann wieder auf der Passhöhe, das ist eine Abmachung, die jedem den Fahrspass verschafft, den er sich gönnen will.** Und da wäre bei gemeinsamer Fahrt einer unter- und der andere überfordert!

Nach dem obligaten Gipfelbild - welche Idylle auf dieser wunderbaren Passhöhe mit See – geht es dann wieder bergab, eine nicht immer leichte Aufgabe: Ich bremsen lieber etwas mehr als nötig vor der Kurve und beschleunige dann so richtig herrlich aus der Kurve heraus mit mehr und mehr Schräglage! Wenn da nicht diese «alten» (bezogen aufs Profil!) Metzelerreifen werden, könnte man die GS abwinkeln bis zum «geht nicht mehr»... Da hat Sigrid mit ihren breiten Schlappen schon mehr Mühe mit legen, legen, legen – **ein breiter Reifen braucht bei gleicher Geschwindigkeit mehr Kurvenschräglage als ein schmaler Reifen! Das war schon der Grund, weshalb mich der Fireblade-Fahrer nicht abschütteln konnte.** Die Südrampe des San Bernardino-Passes, wenn man nicht den Tunnel befährt, ist zu Beginn recht wild und geht dann in die Hauptstrasse über, durch all die vielen «Käffer» auf dem Weg bis nach Bellinzona.

Ich habe noch 2 Zettel im Sack von günstigen Occasionsmaschinen, die ich mir in Giubiasca anschauen möchte, wo wir mit etwas Glück bei Sandro von Stylmoto SA eine offene Tür, für mein Anliegen ein offenes Ohr finden, was ihm hernach ein Geschäft nach Feierabend vermittelt. Bald wird eine rote (wie immer) CM 125 C, die ihr erstes Leben im Tessin verbracht hatte, meinen Fahrern zur Verfügung stehen. Er muss sie nur noch vorführen und irgendwie muss sie dann noch den Weg nach Oerlikon finden. Das wird dann später abmacht.

So brechen wir schliesslich erst etwa um 18 Uhr auf, um dem Langensee zu folgen. Ein Fahrerschüler hat mich auf die Idee gebracht, unser Ziel am Lago d'Orta anzusiedeln, was nun wegen des Unterbruchs ein Problem mit dem Tageslicht bringen dürfte. Wir schaffen es zwar, Omegna bei Tageslicht zu finden, fahren aber dann der falschen, sprich nicht der touristischen Seeseite entlang. Bei der Suche nach einem Hotel übernimmt ein Einheimischer das Szepter, führt uns an ein irres [Bed&Breakfast-House](#) in schönster Aussichtslage, was aber entweder geschlossen und bereits besetzt ist: Niemand meldet sich über die Gegensprechanlage. So landen wir schliesslich in Gozzano, am südlichen Seeende in einem Hotel ohne See vor der Tür, aber einer Übernachtungsgelegenheit für unsere Motorräder in einer ge-



Spitze: Leere Strassen!



Kurven à gogo – herrlich!



Vor Grenzübertritt tanken



Hotel-Frühstück à l'Italie



Um 11.00 Uhr Aufbruch



schlossenen Einzelbox, was ja in Italien immer von Vorteil sein kann. Das Restaurant, wo wir schliesslich gegen 22 Uhr landen, entschädigt uns mit einem sehr erlebnisreichen Abend und einem wunderbaren Wein bei typisch italienischer Pasta-Kultur. Wir liessen uns todmüde und zufrieden um Mitternacht ins Bett fallen, ohne den Wecker für den Morgen zu stellen: Welch ein Luxus!

Der Morgen begrüsst uns mit einem stahlblauen Himmel, es ist nirgends auch nur ein einziges Wölkchen auszumachen: Was für ein toller Töff-Tag! Da das Hotel an einer Strasse liegt, geht es auch nicht lange, bis offenbar ein Töff-Klub mit grossem Getöse in der Strasse vorbeirauscht: Italiener haben bekanntlich Freude am Lärm und so tönt es dann auch, vom polternden Zweizylinder bis zum kreischenden Vierzylinder. Mit dieser «Musik» in den Ohren begeben wir uns zum Frühstück, wo für italienische Verhältnisse ein grosses Buffet auf uns wartet, mit Käse und Mortadella – nur der Kaffee und das, was als Jus angeboten wird, schmeckt in Italien, dem Land des Kaffees und der Früchte, überall gleich hässlich. Die Freundlichkeit des Personals entschädigt für den fehlenden Geschmack und schon bald haben wir unser kleines Gepäck zusammengepackt, die Motorräder hervorgehoben und nach einem kurzen Stück sehen wir ihn denn auch, den Lago d'Orta und mit ihm die auf dieser Seeseite angesiedelten Hotels in grosser Zahl... Ein Yamaha-Sportfahrer fährt hinter einem kleinen, typisch italienischen, mit «Carabinieri» angeschriebenen Kastenwägelchen her, bis er dann endlich, *trotz Geschwindigkeitsbeschränkung, Überholverbot und durchgehender Sicherheitslinie* zum Überholen ansetzt. Wir tun es bei nächst bietender Gelegenheit ihm gleich und setzen uns vor die Kolonne und können dann auch dem Seeufer entlang die vielen Kurven geniessen. So landen wir wieder an unserem Ausgangsort Omegna von gestern, wo wir die folgenschwere, aber entschuld bare Entscheidung getroffen haben, dem falschen Seeufer zu folgen.

Diesmal schaffen wir es, vorwiegend auf Nebenstrassen, in Richtung Sempione, zu Deutsch Simplon zu folgen, vorbei am Lago di Mergozzo, wo bereits viele in der Sonne lagen, durch viele kleine Dörfer, die ziemlich verlassen aussahen. Vor uns fuhr ein italienischer Motorradpulk, der seine Ausserortsgeschwindigkeit von 100-120 km/h in den Dörfern nur unwesentlich auf 80-100 km/h drosselte. Andere Länder, andere Sitten! Schliesslich gab es keine Nebenstrassen mehr, denn nur eine, und zwar gut ausgebaute, wintersichere Passstrasse führt zum Simplon. Wir zogen unsere Regenklamotten gegen die Kälte über unsere Sommeranzüge und waren in den schattigen Stellen bald froh darum. Der schweizerische Zollübergang mahnte uns, die Verkehrsregeln wieder besser einzuhalten, da unsere Behörden nicht so grosszügig sind mit den Geschwindigkeitsübertretungen! Auf dem Pass selbst genehmigten wir uns ein kleines Mittagessen und schon bald ging es in Richtung Wallis und über die eindruckliche Ganterbrücke. Die Abfahrt dieses Passes erinnert, wie die des Forclaz-Passes bei Martigny, einem Landeanflug in einem Flugzeug: Die Häuser auf dem Talboden, erst kitze klein, werden immer grösser und schon bald rollt man durch Brig, von wo es in Richtung Oberwallis und die verschiedenen Alpenpässe geht. Wir entscheiden uns für den Nufenen-Pass und werden mit einer fast verkehrsleeren, wunderschön angelegten Passtrasse in einer wilden Landschaft belohnt. Hier auf



Regenkombi gegen Kälte



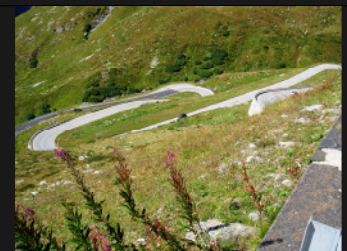
Rast am Simplon-Pass



Beeindruckende Ganterbrücke



Idylle im Oberwallis



Nufenenpass-Südrampe



2478 m.ü.M., und damit dem höchsten der Schweizer Pässe, gibt es nur eine kurze Vegetationszeit. Mit einem Kaffeehalt verbringen wir nur kurze Zeit, bevor wir uns wieder ins Tal «hinabstürzen», Airolo im Tessin entgegen. Dort entscheiden wir uns für die Tremola, die kopfsteingepflasterte alte Gotthardstrecke, die man immer noch befahren darf – und *begegnen tatsächlich der legendären Gotthardpost*, einem Vierspänner, der als touristische Attraktion gemietet werden kann. Dahinter folgt später ein englischer Reisedar. Offenbar dürfen etappenweise immer wieder andere Gäste dieses Fahrgefühl aus vergangener Zeit geniessen. Da wir gerade aus einer Baustelle kamen und uns der Autokolonne entledigt hatten, verzichtete ich darauf, umzudrehen, um davon eine Foto zu schiessen. Beeindruckend, auch heute noch, sind die alten Befestigungen, die es beim Bau der vielen künstlichen Serpentina gebraucht hat, die hier über Jahrzehnte der Rauheit des Klimas auf dieser Meereshöhe trotzen. Stellenweise wird das Kopfsteinpflaster heute repariert, einzig oberhalb von Airolo wurde die Strasse neu gebaut und geteert. Man ist sich offenbar der historischen Bedeutung dieses Meilensteins in der Bezwingung der Alpen mit modernen Verkehrsmitteln bewusst, wo einst die Pferdekutschen und später die Alpenpost mit den ersten Postautos diese mit einem riesigen Aufwand angelegte, gewagte Passstrasse befuhren. Ich bin jedes Mal aufs Neue beeindruckt davon.

Auf dem Gotthardpass, wo sich die moderne Passstrasse mit der alten Südrampe vereinigt, ist die Hölle los, so dass wir uns gleich weiter die letzten paar Meter der gepflasterten Strecke reinziehen, bevor wir wieder auf die heutige Passstrasse verdrängt werden. Das Verkehrsaufkommen ist sonntags riesig, weil viele die Fahrt über den Gotthard dem langen Warten vor dem Tunnelportal vorziehen. Trotzdem verlief die Fahrt nach Andermatt flüssig und das Überholen auf der breit ausgebauten Verkehrsachse ist für Motorräder bedeutend einfacher als für Autos. In den *Schöllenen war wie immer der Teufel los* und wir waren froh, als in Göschenen die meisten Autofahrer wieder auf die Autobahn gingen, während wir der alten Strasse nach Amsteg folgten. Nur wenige Autofahrer waren hier unterwegs und so teilten sich fast ausnahmslos Motorräder die Fahrbahn. Und, da wir schon recht früh in Altdorf ankamen, nahmen wir gleich noch den Klausenpass in Angriff. Nach 6 Uhr abends ist auf dieser Strecke nicht mehr viel los und so ging es locker den Berg hoch, bis zum Gasthaus Klausen-Passhöhe, wo wir einen letzten Halt einlegten und uns einen kleinen Imbiss genehmigten. Wir waren fast allein unterwegs hinunter ins Glarnerland, wo sich in Näfels der Kreis schloss: Hier waren wir gestern in den ersten Pass, den Kerenzerberg, eingestiegen und nun rollten wir wieder auf derselben Strecke zurück nach Lachen, von wo aus wir die Autobahn benützten. Mit der letzten Tageshelle trafen wir in Thalwil gegen 20.30 Uhr ein und stellten unsere Motorräder ab: Zufrieden und glücklich, diese zwei Tage in wunderbarer Landschaft, über viele kurvige Kilometer gefahren, und viele schöne Aussichten genossen zu haben. Wohl dürfte es die letzte Fahrt bei noch sommerlichen Temperaturen im Tessin gewesen sein, denn bereits drücken hier im Unterland die Morgennebel und zeigen uns, dass eine herrliche Töff-Saison langsam zu Ende geht.

Thalwil, den 13. Sept. 2009

Urs Tobler, Töff-Fahrlehrer



Nufenen-Passhöhe 2478 m



Eindruckliche Tremola



Gotthard-Hospiz in Sicht



2 Tage Kurventraining...



Letzter Pass: Klausen

