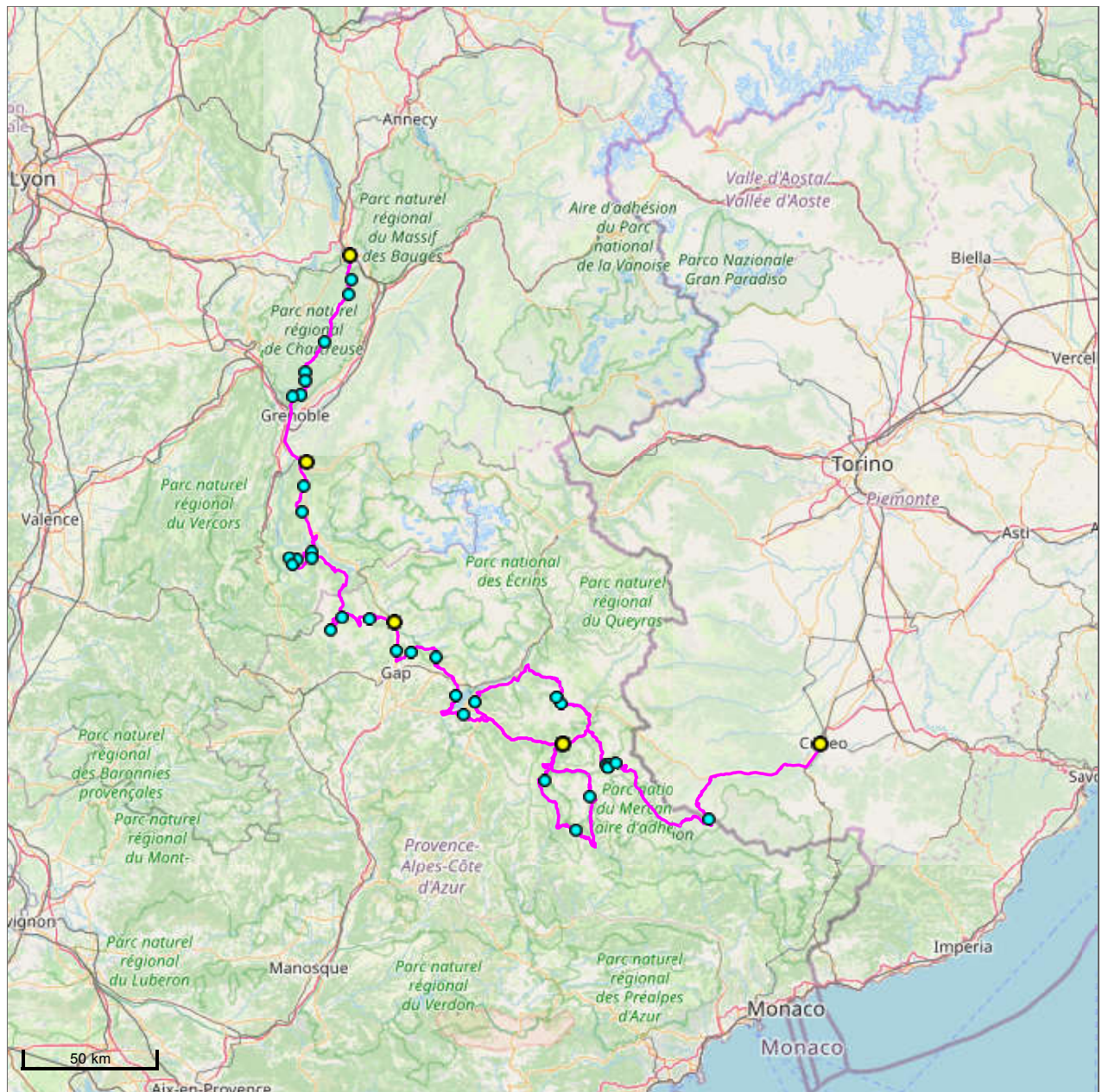
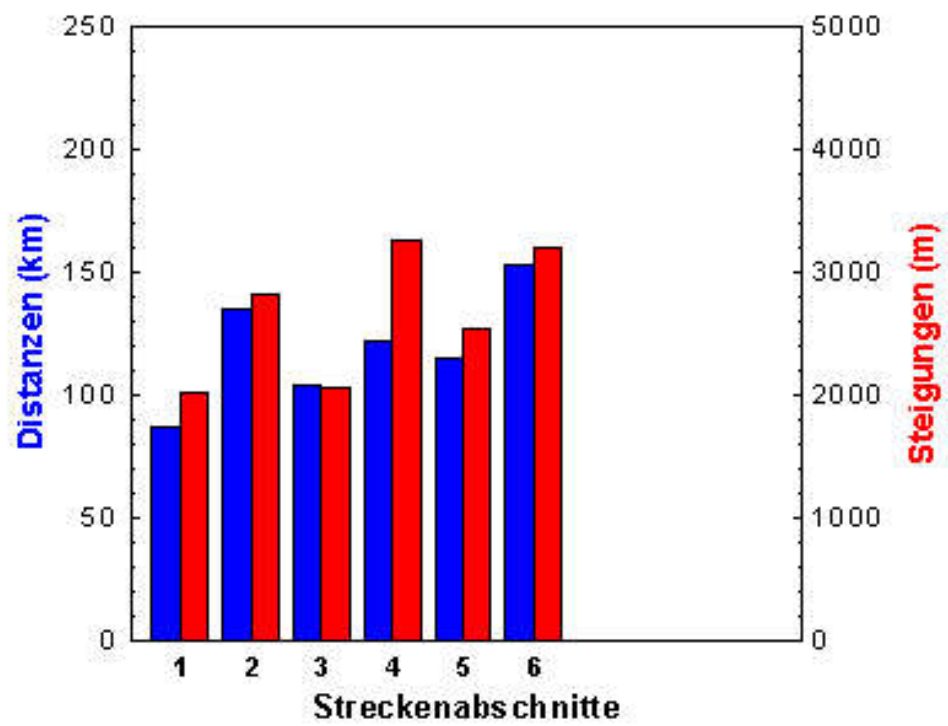


Fahrrad-Tour 2012, 22 - 27 Juni

Patrick Schleppi

Strecke	Distanz (km)	Steigung (m)
Chambéry - St-Pierre-d'Entremont - Grenoble - Vizille	87	2030
Vizille - La Mure - Mens - Le Noyer - St-Bonnet-en-Champsaur	135	2820
St-Bonnet-en-Champsaur - Chorges - Espinasses - Barcelonnette	104	2060
Barcelonnette - Allos - Cayolle - Barcelonnette	122	3270
Barcelonnette - Parpaillon - Pontis - Barcelonnette	115	2540
Barcelonnette - Bonette - Isola - Lombarde - Cuneo	153	3210
Total	716	15930





Col du Noyer, Seite von St-Étienne-en-Dévoluy



Estenc, südlich vom Cayolle Pass



Die Schafhütte vom Grand Parpaillon



Die Bonette, nördliche Seite

Strecke 1 (22. Juni 2012): Chambéry - St-Pierre-d'Entremont - Grenoble - Vizille

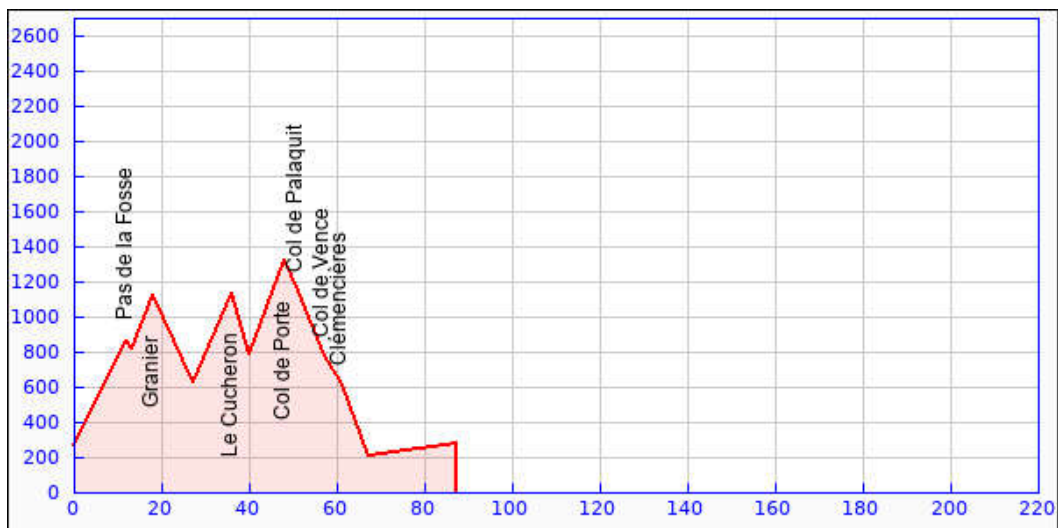
Grosse Überraschung am Anfang dieser Tour! Ich wollte mit dem Zug nach Grenoble und hatte auf der Web-Seite der SBB eine gute Verbindung über Genf gefunden, alles in Zügen, wo man das Fahrrad mitnehmen kann. Am Bahnhof in Zürich konnten sie mir aber kein entsprechendes Billet ausstellen, da der letzte Zug sei... ein Bus. In Genf hatte ich Zeit, nochmals zu fragen, und so erfuhr ich, es sei den ganzen Sommer so wegen Bauarbeiten. Gut, aber dann warum nicht den elektronischen Fahrplan anpassen? Keine Antwort. Also: die Zugreise endete in Chambéry.

In einem kurzen Blick auf die Karte habe ich eine interessante Strasse von Chambéry nach Grenoble über die Chartreuse Gruppe gefunden. Ich habe also meine Pläne umgestellt und bin zuerst in Richtung Granier gefahren. Ich kannte diesen Aufstieg seit meiner [Tour 2004](#), aber diesmal konnte ich besser davon profitieren. Der Himmel war blau, aber die Luft war noch frisch, ideal zum Fahren. Als Abwechslung bin ich dieses Mal nicht

einfach durch das Fosse Tunnel gefahren, sondern ich bin bis zum echten [Pas de la Fosse](#) gefahren, das nur 30 Höhenmeter weiter, am Ende eines Kieswegs liegt. Nach diesem Pass und dann dem [Granier](#) bin ich geradeaus nach St-Pierre-d'Entremont hinuntergefahren. Es folgte der Aufstieg zum [Cucheron](#) Pass. Unterwegs gab es nur ganz wenig Verkehr und die Fahrt war sehr schön. Weil Franzosen nicht immer viel Fantasie haben, hiess die Ortschaft nach der nächsten Abfahrt wieder St-Pierre, diesmal aber -de-Chartreuse. Immer noch in der selben groben Richtung bin ich weiter zum [Col de Porte](#) gefahren, der höchste Punkt des Tages. In der Abfahrt bin ich noch über drei weitere Pässe gefahren, ohne je wieder steigen zu müssen, zuerst [Col de Palaquit](#), dann [Col de Vence](#), und schliesslich [Col de Clémencières](#).

Am Fuss der Abfahrt gab es aber eine markante Änderung der Landschaft, nicht nur dass es zum ersten Mal des Tages flach wurde, sondern weil es gab jetzt eine grosse Stadt, Grenoble. Durch die ganze Stadt waren Radwege leicht zu finden, aber nicht so einfach zu fahren. Es gab viele Baustellen, und dann waren die Radwege nicht so gut geteert. Aber ich brauchte nicht lang, um die Stadt in Nord-Süd Richtung durchzuqueren. Ich erreichte Vizille etwa um 17:30. Ich entschied mich dafür, dort zu halten, und nicht schon jetzt den langen Aufstieg nach Laffrey in Angriff zu nehmen. Sieben Pässe in einem improvisierten Nachmittags-Tour: warum sollte ich mich über falsche Zugsfahrpläne beklagen?

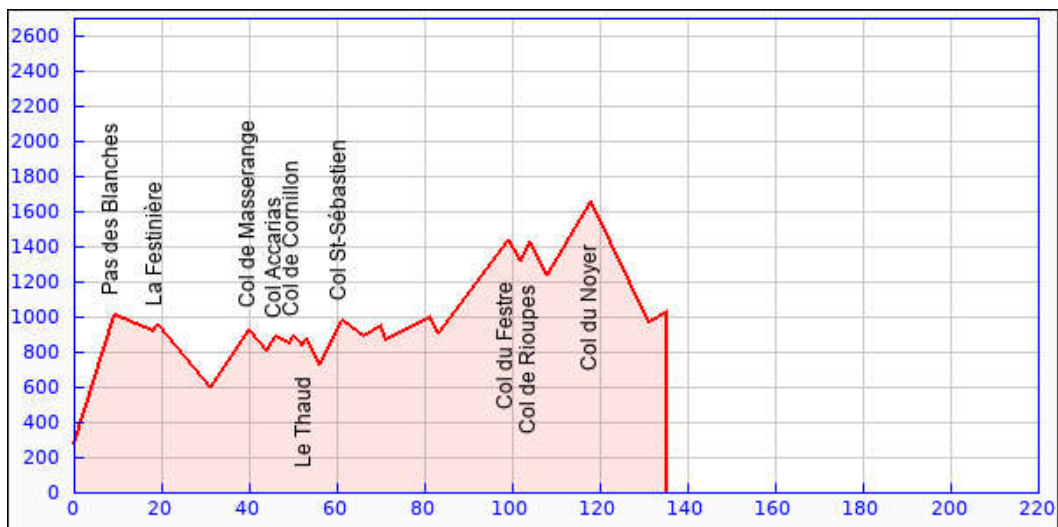
	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Chambéry	0	270	
Pas de la Fosse	12	870	600
Tunnel de la Fosse	13	820	
Granier	18	1130	310
St-Pierre-d'Entremont	27	630	
Le Cucheron	36	1140	510
Le Diat	40	790	
Col de Porte	48	1330	540
Col de Palaquit	51	1150	
Col de Vence	57	780	
Clémencières	61	620	
St-Martin-le-Vinoux	67	210	
Vizille	87	280	70
Total	87		2030



Strecke 2 (23. Juni 2012): Vizille - La Mure - Mens - Le Noyer - St-Bonnet-en-Champsaur

Die Strecke dieses zweiten Tages war vom Anfang an anspruchsvoll: ich musste nach Laffrey über die Nationalstrasse hinauf, ein Teil der *Route Napoléon*. Weil es Samstag war, hatte es um diese Zeit glücklicherweise noch nicht soviel Verkehr. In Laffrey hatte ich dann einen guten Grund, die Nationalstrasse zu verlassen, weil ich so zwei kleine Pässe finden konnte, [Pas des Blanches](#) and [Col de la Festinière](#). Ich kam wieder auf die Hauptstrasse, als ich das hübsche Städtchen von La Mure erreichte. Dort wählte ich aber wieder eine kleine Strasse, die nach Ponsonnas hinunter fuhr. Nach diesem Dorf wurde die Strasse so eng und löchrig, dass ich mich fragte, ob ich so irgendwo ankommen würde, oder ob ich zurück nach La Mure müsste. Meine Karte war aber glücklicherweise richtig, und die Strasse mündete in eine grössere, die zu einer Brücke über den Fluss Drac führte. Auf der anderen Seite wollte ich zu den Trièves Hügeln hoch, um dort einige Pässe zu finden. Ich musste aber die vorgesehene Reihenfolge ändern, weil eine der Strasse gesperrt war. Es ging also wie folgt: [Col de Laye](#), [Col de Masserange](#), [Col Accarias](#), [Col de Cornillon](#) and [Col du Thaud](#). Nach dem Aufstieg zum Pass waren die weitere gar keine Schwierigkeit mehr. Diese Serie endete mit einer Abfahrt nach Mens, wo ich an einem Bar für eine Mini-Pizza und ein Getränk Halt machte. Der nächste Pass war aber auch nicht weit, [Col St-Sébastien](#). Der brachte mich zu einer Art Hochplateau über den Drac. Zuflüsse zum Drac schnitten aber das Plateau, was Umwege mit Höhenunterschieden verlangte. Später fuhr ich ins Tal von einem dieser Zuflüsse, die Souloise. Es ging nach St-Disdier, dann weiter hinauf zum [Festre](#) Pass. Ich wollte diesen Pass nicht überqueren, aber es gefällt mir auch nicht, nur hin und zurück zu fahren. Ich probierte deshalb eine Schlaufe zu machen, indem ich zuerst nach Lachaup hinauf fuhr. Nach diesem Weiler war die Strasse aber nicht mehr geteert und es gab ein Paar Kilometer auf Kiesweg. Als ich am [Festre](#) ankam, kaufte ich ein Getränk, und dann ging es wieder nach Norden, aber diesmal auf der normalen Strasse. Bei der nächsten Abzweigung bog ich nach Rechts ab, über den [Rioupes](#) Pass und hinunter wieder zum Tal der Souloise. Die Strasse hing über eine tiefe Schlucht, bevor sie St-Étienne erreichte. Ich fühlte noch genug Kraft, um noch einen letzten Pass anzuhängen, den [Col du Noyer](#). Der Aufstieg von dieser Seite war nicht wirklich schwierig, obwohl es von der anderen Seiten steiler und länger wäre. Wie währen dem ganzen Tag wechselte die Landschaft ständig, mit Bergen verschiedener Formen und Farben, mit abwechselnden Kulturen, mit Wäldern und bunten Wiesen. Im herrschenden schönen Wetter war es so schön, dass ich immer wieder anhalten musste, um zu photographieren. Nach der Abfahrt vom Noyer Pass blieb nur noch die Herausforderung, einen Ort zum Übernachten zu finden. Eine Herausforderung war es tatsächlich, aber ich meisterte sie auch, und zwar in St-Bonnet.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Vizille	0	280	
Pas des Blanches	9	1010	730
Aveillans	18	920	
La Festinière	19	960	40
Pont de Ponsonnas	31	600	
Col de Masserange	40	930	330
St-Jean-d'Hérans	44	810	
Col Accarias	46	890	80
Combe d'Andrieux	49	850	
Col de Cornillon	50	890	40
Aubépin (Cornillon)	52	840	
Le Thaud	53	880	40
Moulin Jalay (Mens)	56	730	
Col St-Sébastien	61	980	250
Cordéac	66	890	
Les Achards	70	950	60
Moulin des Achards	71	870	
Les Veyres	81	1000	130
Pont de la Baume	83	910	
Col du Festre	99	1440	530
Les Combettes	102	1320	
Col de Rioupes	104	1430	110
Pont de Giers	108	1240	
Col du Noyer	118	1660	420
Les Baraques	131	970	
St-Bonnet-en-Champsaur	135	1030	60
Total	135		2820



Strecke 3 (24. Juni 2012): St-Bonnet-en-Champsaur - Chorges - Espinasses - Barcelonnette

Dritter Tag mit schönem Wetter für diese Tour. Und dritter Tag mit günstigem leichtem Nordwest Wind. Die Vorhersagen genau zu studieren, das kann helfen! Ich nahm zuerst die Hauptstrasse Richtung Süden über den **Col Bayard**. An diesem Sonntag morgen war noch nicht viel Verkehr, und der Aufstieg war leicht. In der Abfahrt nach Gap nahm ich die Abzweigung links zum **Manse** Pass. Diese Strasse hatte einen guten Fahrrad-Streifen bis zum Pass hinauf. Von dort gab es aber keine richtige Abfahrt, als die Strasse dem Tal entlang zum Dorf Ancelle führte. Dann gab es wieder einen Pass über denselben Bergkamm wie beide vorige. Der **Col de Moissière** war nur etwas höher, aber der Aufstieg war weder lang noch schwer. Auf der Südseite war es aber länger, steiler und enger. Ich nahm dann kleine Strassen nach Chorges. Nach dieser Stadt habe ich Strassen genommen, die um den See von Serre-Ponçon führen. Zuerst war es ein wenig frustrierend, weil man durch die Vegetation kaum einen Blick auf den See hatte. Die Strasse fuhr bergauf um einen Hügel, also über einen Pass, **Lebraut**. Von da an gab es schöne Aussichtspunkte über den See, weiter auch über den Damm. Leider kann man das Tal nicht über diesem Damm überqueren, und ich musste also weiter hinunter, um über den Fluss Durance zu fahren, der aus dem See heraus fließt. Dann ging es wieder bergauf und parallel zum südlichen Seeufer, wo es auch einen Pass gab, einfach **Le Collet** genannt. Ausser kleineren Unregelmässigkeiten war die Strasse zuerst steigend, später absteigend bis man ins Ubaye Tal kam. Es war ziemlich warm, aber der Wind war günstig. Ich musste mich nicht beeilen, um schon um 3 Uhr in Barcelonnette anzukommen.

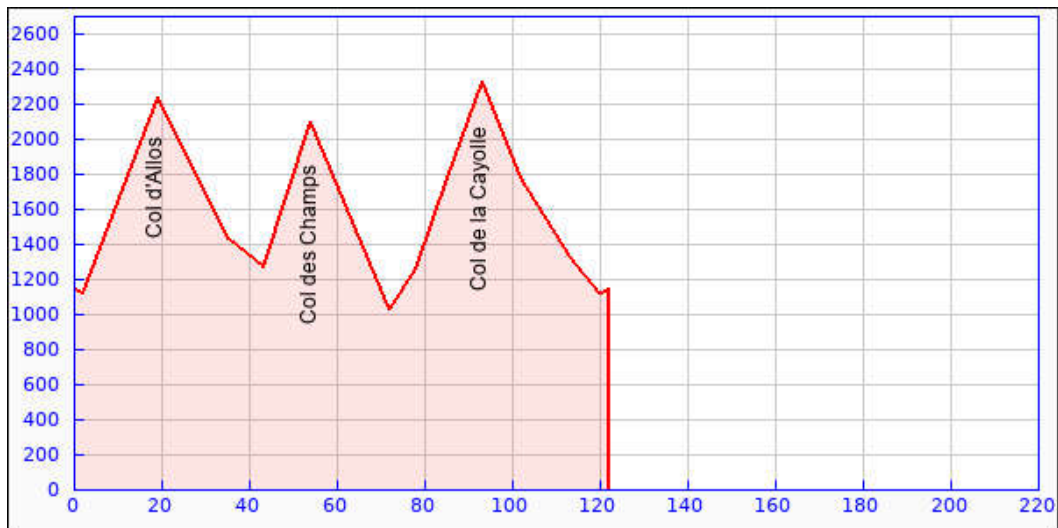
	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
St-Bonnet-en-Champsaur	0	1030	
Les Baraques	2	970	
Col Bayard	8	1250	280
Puymonbeau	12	1010	
Col de Manse	18	1270	260
Pré Palié	19	1250	
Les Forests	21	1350	100
Château d'Ancelle	22	1290	
Col de Moissière	29	1570	280
Les Borels	37	960	
Les Carles	38	1010	50
Le Villard	46	820	
Col Lebraut	50	1110	290
Les Lionnets	56	800	
La Croix	57	860	60
Espinasses	62	660	
Le Collet	69	990	330
Les Terrasses	73	1020	30
Le Lautaret	74	1000	
Pré-Vieux (St-Vincent)	77	1140	140
Le Lauzet-Ubaye	84	900	
Les Thuiles	98	1110	210
Barcelonnette	104	1140	30
Total	104		2060



Strecke 4 (25. Juni 2012): Barcelonnette - Allos - Cayolle - Barcelonnette

Es gibt eine bekannte Tour, die über drei Pässe südlich von Barcelonnette führt. Die Frage lautet dann: in welcher Richtung. Ich entschied mich dafür, die Runde im Gegenuhrzeigersinn zu machen und begann also mit dem Pass von **Allos**. Es handelt sich um eine gute aber schmale Strasse, nicht sehr steil aber lang, und mit wenig Verkehr. Früh morgens war erst eine Handvoll Autos oder Motorräder da unterwegs. Die Landschaft ist wild und grossartig und ich konnte den Aufstieg richtig geniessen. Auf der anderen Seite ist ein Skigebiet und deshalb weniger Wildnis, dafür hatte ich (hinunterfahrend) aber auch weniger Zeit herumzuschauen. Als ich in Colmars ankam, bog ich bei der Festung links ab, zum **Col des Champs** hinauf. Die Strasse war auch eng aber gut, fast ganz im Wald. Ich fuhr also im Schatten durch diese kaum berührte Gegend. Nachher, in der Abfahrt, habe ich gemerkt, dass der Gegenuhrzeigersinn eine gute Entscheidung war: die Strasse war breiter und in einem perfekten Zustand, optimal für eine schnelle doch sichere Abfahrt. In der anderen Richtung wäre der Aufstieg in der Sonne schwerer gewesen. Als ich nach diesen zwei Pässen in St-Martin ankam, wartete aber immer noch der höchste auf mich, der **Cayolle** Pass. Der Aufstieg würde etwa zwei Stunden dauern, und ich machte deshalb zwei kleine Drink-Pausen, eine unten und eine in der Mitte, in der Nähe von einem kleinen See. Es gab ein wenig Gegenwind, aber bergauf spielt das kaum eine Rolle, hat ja sogar den Vorteil abzukühlen. Es ist schwer, über diesen dritten Pass zu schreiben, ohne sich im Vergleich zu beiden anderen zu wiederholen. Der grösste Unterschied lag wahrscheinlich in der anspruchsvolleren Abfahrt auf einer engen, kurvigen und ein wenig holpriger Strasse. Nachdem das Tal nach Westen abbog, wurde es enger, fast schluchtartig. Insgesamt war diese Runde sicher eine meiner allerschönsten Radfahrten und ich war entsprechend glücklich, als ich nach 8 Stunden (davon 7 im Sattel) in Barcelonnette zurückkam.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Barcelonnette	0	1140	
Le Plan	2	1120	
Col d'Allos	19	2240	1120
Allos	35	1430	
Colmars	43	1270	
Col des Champs	54	2100	830
St-Martin-d'Entraunes	72	1030	
Entraunes	78	1260	230
Estenc	85	1780	520
Col de la Cayolle	93	2330	550
Bayasse	102	1780	
Grand Pont	113	1330	
Le Plan	120	1120	
Barcelonnette	122	1140	20
Total	122		3270



Strecke 5 (26. Juni 2012): Barcelonnette - Parpaillon - Pontis - Barcelonnette

Ich hatte entschieden, eine andere Rundfahrt ab Barcelonnette zu machen, diesmal aber mit einem gemieteten Mountain Bike. Ich fuhr so zum [Parpaillon](#), einem berühmten Pass mit einem langen Kiesweg und einem kurzen Scheiteltunnel. Ich habe zuerst die Strasse nach La Condamine genommen, dann ins Tal vom Parpaillon hinauf. Bei der Sainte-Anne Kapelle endete nicht nur der Belag, die Strasse war auch abgesperrt. Auch für Fussgänger, Pferde und Radfahrer. Es war so wegen Strassenarbeiten, aber ich dachte, es ging eher um Versicherungen als um echte Gefahren oder Hindernisse. Und es war so. Es war nur zwei (nette) Bauarbeiter und eine Maschine, die ich leicht und ohne jegliche Gefahr umfahren konnte. Das war noch im Wald, bevor man daraus zum Schafstall vom Parpaillon ankommt. Und von dort war der Aufstieg noch lang. Auch wenn der Weg gut war, ist die Effizienz nicht mit einem Rennrad auf geteierter Strasse zu vergleichen. So brauchte ich bis Mittag, um den Südportal des Tunnels zu erreichen. Seit dem Schafstall hatte ich nur einen einzigen Radfahrer und drei Murmeltiere gesehen. Sonst war ich anscheinend allein im Tal. Leute aus Barcelonnette hatten mir gesagt, die Tore des Tunnels seien seit dem Winter immer noch geschlossen, aber sie waren auf. Ich hatte also die Wahl zwischen entweder dem sehr steilen Aufstieg in der Schutthalde zum Pass oder dem Tunnel mit einer dicken Eisschicht auf dem Boden (stellenweise mit Wasser oder Schlamm). Ich konnte keine Spur zum Pass im Schutt erkennen, und deshalb wählte ich den Tunnel. Zur Belichtung hatte ich mein Telefon, das ich zu diesem Zweck schon mal nachts im Wald verwendet hatte. Aber hier war es zu schwach, weil das Licht am anderen Ende vom Tunnel blendete, so

dass meine Augen sich nie an die Dunkelheit anpassen konnten. Es gelang mir, 2/3 der Strecke mit trockenen Füßen zu erreichen, aber dann trat ich in eine tiefe Wasserpfütze. Na ja, besser Wasser als Schlamm. Am Ende vom Tunnel traf ich zwei Wanderer, und sah einige andere weiter unten. Ich war also nicht mehr so allein wie auf der anderen Seite.

Nach nur einem kurzen Stück Abfahrt habe ich einen Erdweg nach links genommen, der zum [Girabeau](#) Pass führt. Die andere Seite dieses Passes ist so steil, dass ich dann zum Parpaillon Weg zurückkehrte, um über La Chalp zum Tal der Durance hinunter zu fahren. Die Abfahrt war sehr lang, zuerst auf Kiesweg, dann (ab etwa 1850 m ü. M.) auf geteierter Strasse. Dann kam das (flache) Teil, das am wenigsten interessant war, sowohl vom Verkehr wie auch vom warmen Gegenwind her. Der Verkehr nahm wieder in Savines ab, nach der Abzweigung der Nationalstrasse zu einer Brücke über den See von Serre-Ponçon. Und der Wind war dann auch keine Problem mehr, als ich die Strasse nach Süden über Pontis und den [Col de Pontis](#) nahm. Dieser Pass bot ganz schöne Aussichten über Wälder, Wiesen und dem See. Nach der Abfahrt und deren vielen Haarnadelkurven wurde der Wind zu meinem Helfer. Ich war froh darüber, weil diese Rundfahrt doch etwas lang wurde.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Barcelonnette	0	1140	
La Condamine	14	1290	150
Chapelle Ste-Anne	20	1750	460
Tunnel du Parpaillon	31	2640	890
Les Ecuelles	33	2440	
Col de Girabeau	34	2490	50
La Chalp	45	1660	
Les Esmieux (St-André)	56	990	
Pont Neuf	60	800	
Chanchoire	62	840	40
Liou	63	790	
Le Moulin	68	840	50
La Pinède	69	790	
St-Ferréol	70	840	50
Savines	71	790	
Fontbelle	76	940	150
Col de Pontis	81	1300	360
Cimetière d'Ubaye	86	800	
Le Lauzet-Ubaye	94	900	100
Les Thuiles	108	1110	210
Barcelonnette	115	1140	30
Total	115		2540



Strecke 6 (27. Juni 2012): Barcelonnette - Bonette - Isola - Lombarde - Cuneo

Nach meinem Aufenthalt in Barcelonnette wollte ich nach Italien. Zwar nicht über dem Larche Pass, der für Fahrräder verboten ist, und wo es sowieso zuviel Lastwagen gibt, sondern über Bonette und Lombarde. Ich war unter den allerersten unterwegs von Jausiers zum Bonette Pass, und ich habe nur wenig Autos, wenig Motorräder und einen einzigen anderen Radfahrer auf dem Weg hinauf gesehen. Hier auch war die Landschaft grossartig und das Wetter perfekt, mit nur einigen belanglosen Wolken. Der Aufstieg war lang, aber unter solchen Bedingungen war nichts dagegen einzuwenden. Auf einer Meereshöhe von etwa 2650 m zweigte ein Kiesweg nach rechts ab. Dort fährt die Strasse über einen topographischen Sattel: das ist der **Faux col de Restefond**. Weniger als 1 km weiter wird es klar, warum dieser Pass *falsch* heisst, einfach weil es auch einen echten gibt: **Col de Restefond**. Die Strasse bleibt aber leicht unter dem Grat und fährt nicht über den Pass. Um ihn doch zählen zu können, bis ich abgestiegen und habe das Fahrrad bis zum eigentlichen Pass gestossen. Dann, wieder nach kaum einem Kilometer, erreichte ich den Hauptpass, den **Col de la Bonette**. Von dort machte ich auch noch die Runde um den Berg, wo die Strasse bis auf 2802 m steigt. Diese kleine Runde mag sonst nutzlos sein, aber ich benutzte sie, um einige Bilder der Alpen rund herum. Nach nochmals dem Bonette Pass fuhr ich hinunter zum vierten Pass dieser Reihe, **Col des Granges Communes**, auch Col de Raspailon genannt. Dann gab es eine lange Abfahrt nach St-Étienne-de-Tinée und weiter nach Isola. Nach St-Étienne gab es einen ganz komischen Fahrrad-Streifen auf der Strasse, mit beiden Richtungen auf der selben Seite, ohne eine weitere Abschränkung als die Farbe auf der Strasse. Wer hat schon probiert, zwischen einem Auto und einem Fahrrad zu fahren, wenn beide entgegen kommen? Es fühlt sich überhaupt nicht sicher...

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Barcelonnette	0	1140	
Jausiers	9	1210	70
Faux col de Restefond	29	2650	1440
Col de Restefond	30	2680	30
Col de la Bonette	31	2720	40
Cime de la Bonette	32	2800	80
Col de la Bonette	33	2720	
Col des Granges Communes	36	2510	
St-Étienne-de-Tinée	58	1140	
Isola	73	860	
Isola 2000	90	2000	1140
Col de la Lombarde	94	2350	350
Pratolungo	115	880	
Vinadio	116	910	30
Moiola	134	690	
Stiera (Gaiola)	135	670	
Quinto Piano (Roccasparvera)	138	700	30
Cuneo	153	550	
Total	153		3210

So oder so, nach einem Imbiss und einem Drink in Isola nahm ich den zweiten ernsthaften Anstieg des Tages in Angriff, auch wenn etwas kürzer. Es ging zum **Lombarde** Pass. Am Anfang war es ziemlich heiss, aber dann machte sich die abkühlende Wirkung der Höhe bemerkbar, und die Fahrt war leichter. Die Strasse war ziemlich breit und nicht steil, mindestens bis zur Skistation von Isola 2000 (wobei die Zahl die Höhe über Meer darstellt). Diese Retortenstation, wie einige solche in Frankreich, war im Sommer ziemlich hässlich und öde. Ich konnte kaum ein Bar finden, um etwas zu trinken. Es war extrem teuer, sogar für jemand aus der Schweiz. Das letzte Teil des Aufstiegs war über der Baumgrenze, in einer Landschaft von Felsen, Schutt und etwas Grass. Nach einer kurzen Halt auf diesem letzten Pass fuhr ich zur italienischen Seite. Die Abfahrt nach Vinadio war ziemlich lang und die enge Strasse machte viele Kurven. Von Vinadio nach Cuneo habe ich die Hauptstrasse genommen. Die kleinere Strasse auf der anderen Seite des Stura Flusses ist vielleicht besser für Fahrräder, aber ich habe die Abzweigung verpasst, und bin dann dem einfacheren Weg gefahren. In Cuneo habe ich ein Hotel in der Nähe des Bahnhofs gefunden.

Am nächsten Tag, die Zugsfahrt nach Hause würde zum abenteuerlichsten Teil der ganzen Tour werden. Ich musste sogar zwei Mal die Verbindungen mit dem Fahrrad selber unternehmen, zuerst in Mailand mangels Züge, die Fahrräder an Bord nehmen, dann in der Abfahrt vom Gotthard, weil ein Felssturz die Bahn für mehrere Wochen unterbrochen hatte. Der Vorteil ist, dass man nicht nur auf dem Fahrrad sondern auch im Zug oft interessante Leute trifft...

