

# MOTO SPORT SCHWEIZ

Preis Fr. 3.50

7

21. Februar 1989

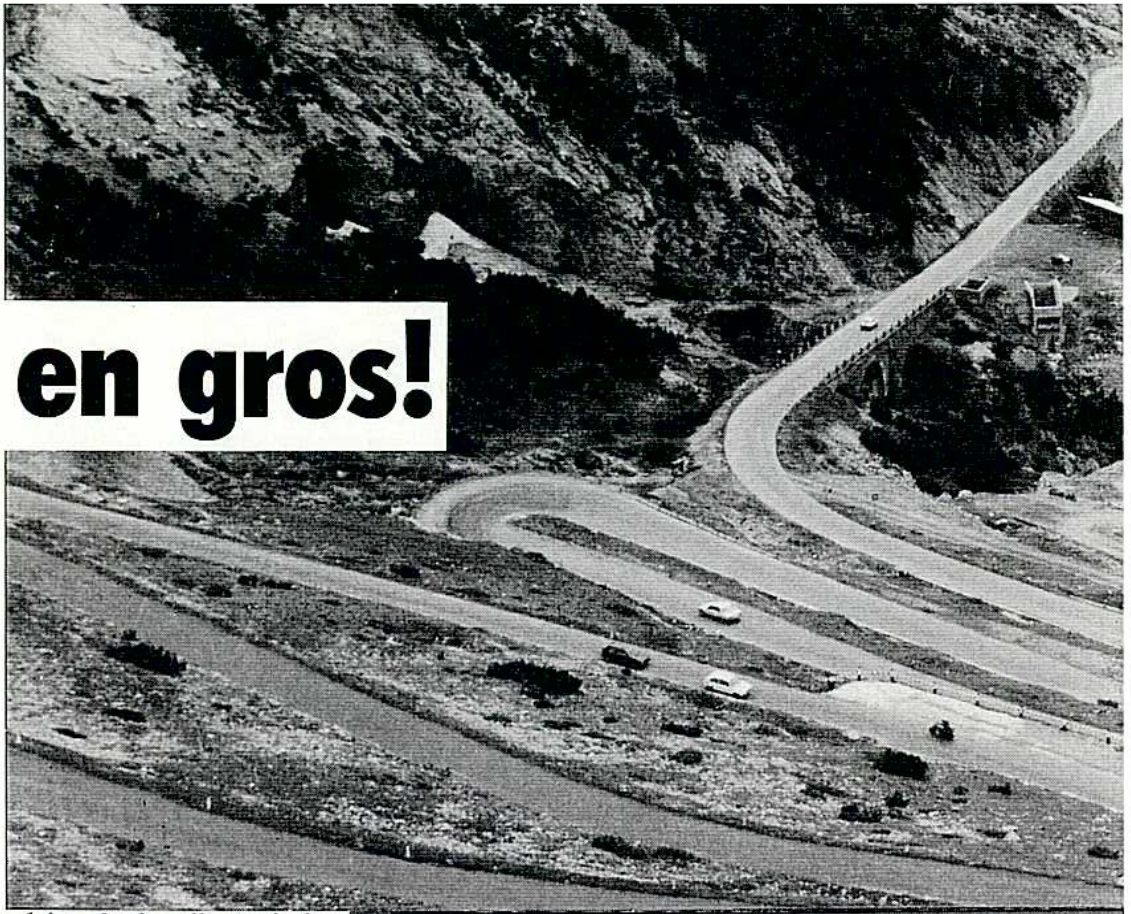
Wöchentliches  
Schweizer Motorradmagazin



**Testbericht: BMW K 100 LT mit ABS**

Aprilia 250 ccm Racer ● Strandrennen Le Touquet ● Schweizer Cross-Trainingspisten

# Kurven en gros!



Dass die Schweiz ein Alpenland ist, dürfte allgemein bekannt sein; und dass diese Alpen mittels vielen Pässen in allen Richtungen "überwunden" werden können, war schon für Hannibal, dem karthagischen Feldherren (247-183 v. Chr.), auf seinen Feldzügen gegen die Römer klar. Bei seinen Alpentransversalen soll er sogar Transportelefantanten mitgeführt haben. Wir haben unsere Yamaha XV 750, einem Elefanten vorgezogen.

Dass Karthager und Römer über Julier, Gotthard und andere Pässe reisten, entsprach wohl mehr einer Notwendigkeit als reinem Landschaftsgenuss, denn jene tagelangen Reisen waren strapaziös und mit vielen Gefahren verbunden. Jedoch spätestens seit den Reisen von Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832), der uns seine Reiseeindrücke über die Alpenpässe in literarischer Form überliefert hat, empfinden wir es heute als Vergnügen, durch die Alpen zu reisen.

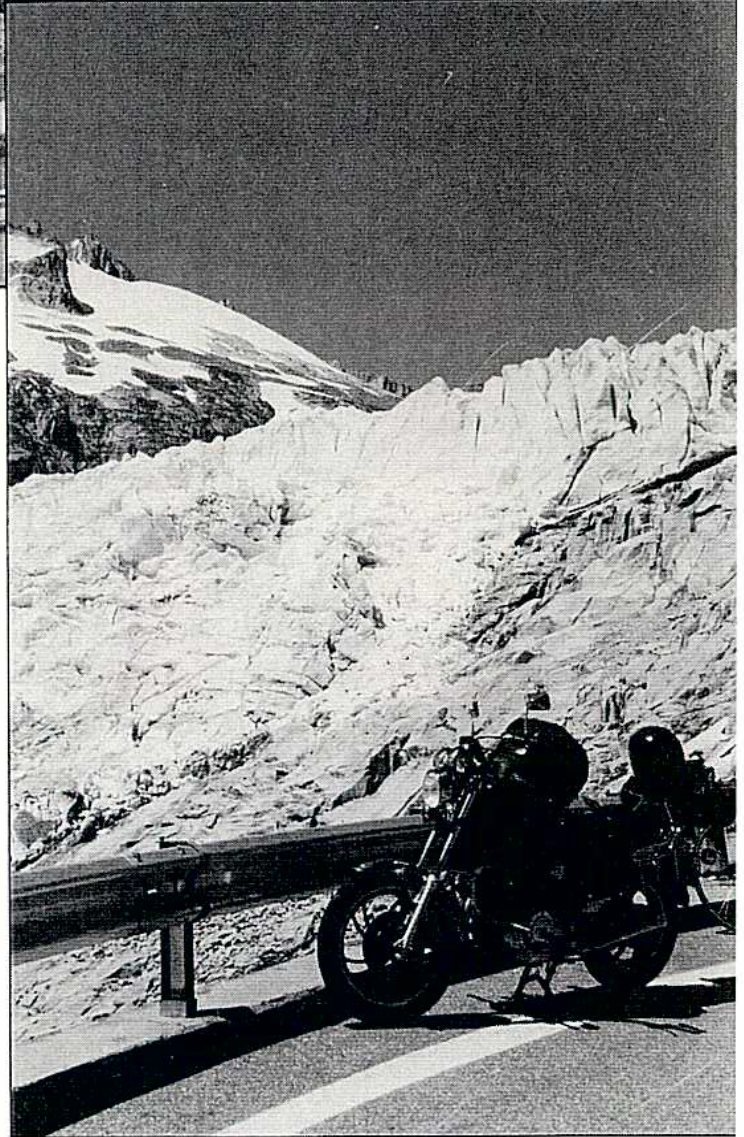
Warum immer zuerst hunderte von Kilometern zurücklegen, in fremde Länder reisen, um dann vor Ort das Motorradfahren zu geniessen? Vor allem wenn man bloss einige wenige Tage zur Verfügung hat und sozusagen gezwungen ist, die Anfahrtswege möglichst kurz zu halten, bietet sich das Graubünden mit den anliegenden italienischen und österreichischen Grenzgebieten fast aufdringlich an. Man findet in dieser Gegend gleich haufenweise Pässe in einer sehr reizvollen Landschaft. Im Graubünden wird das Auge vom saten Grün des Engadins bis zum gleisenden Weiss des Firnschnees fast überfordert. Verschlafene Orte, für deren Bewohner Bern und das Bun-

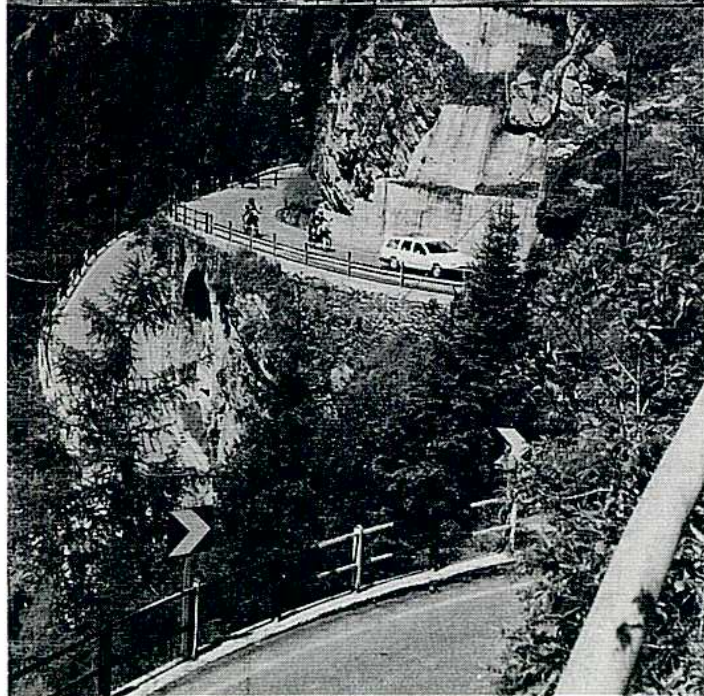
deshaus sehr weit entfernt liegen (über den sieben Bergen eben!), mit gemütlichen und günstigen Übernachtungsmöglichkeiten, findet man überall, wenn man die kleineren Dörfer den grossen Touristenzentren wie St. Moritz, Silvaplana, Davos oder Arosa vorzieht. In drei Tagen spuln wir mit unserer XV 750 genau 20 Pässe ab.

## 1. Tag: 346 km

Bern-Interlaken-Meiringen-Grimsel (2165 m)-Gletsch-Furka (2431 m)-Andermatt-Oberalp (2044 m)-Disentis-Lukmanier (1916 m)-Arbedo-San Bernardino (2065 m)-Splügen-Dorf.

Am ersten Tag fahren wir die klassische Strecke Richtung Gotthard, jedoch nicht auf der mir vertrauten, rechten Brienzseestrasse, sondern über die kürzlich eröffnete, linksufrige Autostrasse über Iseltwald, was einem doch einige Zeit spart. Mit Grimsel und Furka spielen meine Sozia und ich uns auf die vielen hundert Kurven ein, die uns in den nächsten Tagen noch erwarten sollten. Auch den Oberalp-Pass brauche ich wohl den meisten MSS-Lesern nicht speziell vorzustellen, er ist we-





unten: Kurven, Kurven, Kurven. Der Splügen auf italienischer Seite windet sich von der Passhöhe (2113 m.ü.M.) bis auf 300 m.ü.M. nach Chiavenna unten

links: Der imposante Rhonegletscher auf dem Furkapass lädt zu einer schauf- und Denkpause ein

seinen breiten, schnellen Kurven auf Adermatt-Seite eine beliebte – fast hätte ich Rennstrecke – Route. Mit dem Lukmairpass und dem Val Medel tauchen wir kurz in den Alpensüdhang, um dann mit dem San Bernardino wieder Richtung Norden zu gehen. Eilige Töfler können selbst-

verständlich die Autostrasse über diesen Pass wählen, doch empfiehlt es sich, die landschaftlich reizvollere, alte Passstrasse zu nehmen.

## 2. Tag: 303 km

Splügen-Dorf- Splügen (2113 m)-Chiavenna- Maloja (1815 m)-Silvaplana-Julier (2284 m)-Tiefencastel-



Oben: Jacqueline Brosi, Thomas Renggli und die Yamaha XV 750 SE: In drei Tagen 20 Pässe und eine nicht genau bestimmte Anzahl Kurven heruntergespult

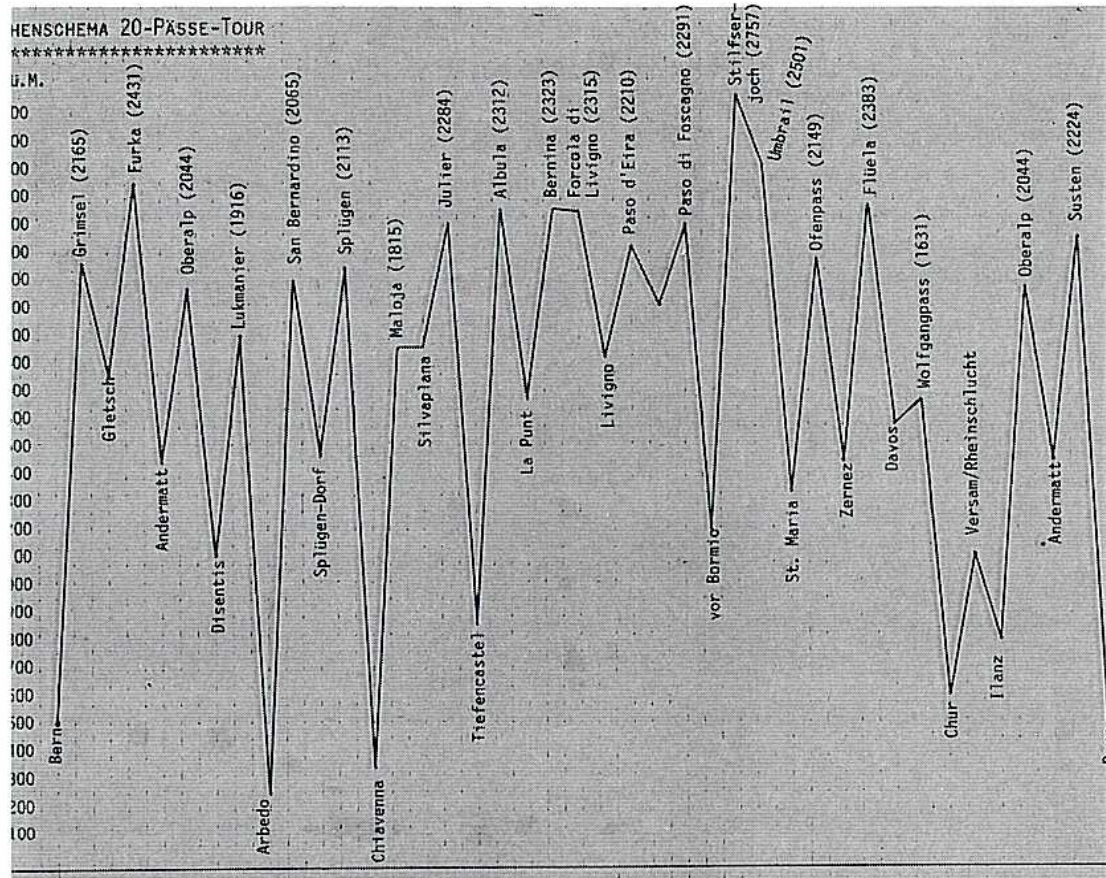
wand hineingehausen: Die Strasse windet sich vom 2113 m hohen Pass hinunter bis nach Chiavenna, das nur noch auf 333 m liegt, also eine Höhendifferenz von fast 1800 m!

Mit dem Malojapass, der das Tor zum Engadin bildet, ändert sich die Landschaft wieder schlagartig: Blaue Seen, grüne Wiesen, weisse Bergspitzen lösen den Sommerdunst aus Italien ab und sofort wird klar, warum St. Moritz oder Silvaplana so berühmte – und teure – Ferientziele sind.

Mit dem Julier, der alten Römerroute, verlassen wir das Engadin, um sogleich über den romantischen Albula, dessen Passstrasse soeben als national bedeutendes Bauwerk klassiert wurde, zurückzukehren. Über Pontresina und den Bernina geht's weiter, 4 km nach der Berninapasshöhe verlassen wir die Schweiz und zweigen links in ein kleines Strässchen Richtung Livigno ab. In Livigno, das schon vor Jahren zum italienischen Zollausschlussgebiet erklärt wurde, decken wir uns mit billigem Benzin und zwei Flaschen günstigem Schnaps für die Hausbar ein. Das Val die Livigno mit dem Fc. die Livigno und den anschliessenden Paso d'Eira und Paso di Foscagno bilden eine einzigartige, wilde Berglandschaft, die zum Träumen und Rasten einlädt. Über die beiden letztgenannten Pässe gelangt man auf die Strasse Nummer

Albula (2312 m)-La Punt- Bernina (2323 m)-Fc. die Livigno (2315 m)-Livigno-Paso d'Eira (2210 m)-Paso di Foscagno (2291 m)-Stilfserjoch (2757 m)-Umbrail (2501 m)-St. Maria-Müstair.

Gleich nach dem Frühstück, sozusagen als zusätzliche "Stärkung", nehmen wir uns den ersten "dramatischen" Bündner Pass vor. Zwar bietet der Splügen auf Schweizer Seite nicht viel – weder landschaftlich noch "töflerisch" – dafür entschädigt er auf der italienischen Seite reichlich mit engen Kehren und schummrigen Tunnels. Die Strasse ist teilweise in die senkrechte Fels-



39, die von Bormio direkt aufs 2757 m hohe Stilfserjoch führt, das sich kein Töfffahrer entgehen lassen sollte. Von der Stilfserjochpasshöhe aus fahren wir die drei Kilometer bis zur Schweizergrenze zurück, um über den zu grossen Teilen ungeteerten Umbrail ins Münstertal zu gelangen. In Müstair beherbergte uns das Hotel "Helvetia" mit Hallenbad und einem ausgezeichneten Frühstücksbuffet, dies alles zu einem vernünftigen Preis. Motorradfahrer sind willkommen!

### 3. Tag: 370 km

Müstair-Ofenpass (2149 m)-Zernez-Susch-Flüela (2383 m)-Davos-Wolfgangpass (1631 m)-Landquart-Chur-Bonaduz-Versam / Rheinschlucht (zirka 1100 m)-Ilanz-Disentis-Oberalp (2044 m)-Andermatt-Wassen-Susten (2224 m)-Innertkirchen-Bern.

Nach dem ausgezeichneten Frühstück nehmen wir die Strasse Richtung Ofenpass, der mitten durch den Nationalpark führt, ins (Helm)-Visier. In Zernez geht's Richtung Davos über den Flüelapass, der manchmal sogar im Sommer ein wenig Schnee abbekommt, dann über den Wolfgangpass nach Klosters und Landquart. Um etwas Zeit auf der nun folgenden "passlosen" Strecke zu gewinnen, entschliessen wir uns für die Autobahn bis Bonaduz, wo wir neben dem Splügen und dem Stilfserjoch den dritten Höhepunkt unserer Tour, die Rheinschlucht, ansteuern. Dieses kurvige, enge, in den Fels gehauene Strässchen Richtung Versam gilt als Geheimtip für jeden auch an der Landschaft interessierten Töfffahrer. Die Kehren und die überwältigende Aussicht in den Grand-Canyon der Schweiz verleitet zum geniessersischen Fahren, Fotografieren und Verweilen. Die verlorene Zeit holen wir auf der Strecke Ilanz-Disentis-Oberalp-Andermatt-Wassen wieder ein. Der Susten als 20. Pass auf unserer Route bildet den Abschluss unserer Tour.

Jedem Schweizer, der Gegenden im Ausland aufregender und "besser" findet, empfehle ich, die beschriebene Tour ganz oder teilweise nachzuvollziehen. Obwohl ich auch schon über 20 Staaten Europas mit dem Motorrad bereist habe, bin ich sicher, dass, gutes Wetter und optimale Strassenverhältnisse vorausgesetzt, die Schweiz einen neuen "Graubündenfan" feiern kann.



Schön wär's, hier zu wohnen: Die Versamschlucht in dem Vorderrhein



Jacqueline Brosi, die Yamaha XV 750 SE und der Stausee beim Dorf Montespluga auf der Splügen-Südseite

Thomas Renggli