

## Radtour durch die französischen Alpen

Die Tour de France zieht uns wieder in ihren Bann, trotz der jüngsten Doping-Fälle.

Besonders interessant wird es, wenn die schweren Bergetappen anstehen. Dann müssen die Fahrer zeigen, was sie wirklich „drauf“ haben.

Es ist schon beeindruckend, in welchem Tempo die Profis Anstiege der Ersten oder der Höchsten Kategorie erklimmen, und das, nachdem sie 150 km oder mehr in den Beinen haben.

Kann eigentlich auch ein Hobbyfahrer solche Anstiege – wie auch immer – bewältigen, die man in unserer Region in dieser Brutalität gar nicht trainieren kann? Wie gut muss man sich vorbereiten?

Anfang Juni sind wir diesen Fragen nachgegangen.

Wir – Uwe (47) und Frank (39) aus Chemnitz und ich, Olaf (43), aus Zschopau. Zumindest Uwe und Frank sind natürlich keine Anfänger mehr, fahren regelmäßig Rennen in der Region und haben schon Hochgebirgsfahrt mit dem Rad. Ich selbst kann mit 3.500 – 4.000 Trainingskilometern im Jahr da kaum mithalten. Ob die knapp 1.500 km im Frühjahr zur Vorbereitung wohl reichen? Einige wenige lange, steile Anstiege bin ich in Frankreich vor einigen Jahren allerdings mit Frank auch schon gefahren.

Der Juni ist ideal für ein solches Unternehmen; die Pässe sind „schon“ schneefrei, es gilt „Nebensaison“ für die Unterbringung.

Wir nehmen uns vor, innerhalb einer Woche wenigstens einige der interessantesten Pässe zu befahren, die in diesem Jahr bei der Tour de France in den Alpen auf dem Programm stehen. So schlagen wir unser erstes „Lager“ im Gebiet südlich des Lac Léman, des Genfer See's, auf. Selbstverständlich ist es kein Problem, in Wintersportorten nach der Saison ein preisgünstiges Quartier zu bekommen. Wir entscheiden uns für eine kleine Ferienwohnung mit Kochmöglichkeit, weil wir uns selbst verpflegen wollen.

Wir übernachten in einem Seitental der Arve, in der Nähe des Ortes St. Jeoire. Am Abend des ersten Tages eröffnet sich uns ein überraschender, faszinierender Blick auf den Mont Blanc im Goldlicht der untergehenden Sonne.



Blick auf den Mont Blanc

Wir planen Tagestouren – möglichst Rundkurse – ohne Gepäck auf unseren Rennrädern. Das heißt, Uwe hat auf sein 26“-Mountainbike Rennreifen aufgezogen und die Dämpfer blockiert. Frank und ich werden später staunend

feststellen, wie schnell er damit ist. Uwe ist eben super drauf!

Für den ersten Tag sollte man sich einen Kurs zum „Einrollen“ vornehmen. Auf unseren Karten sind Rundkursvorschläge eingezeichnet, und zwar blaue, rote und schwarze. Wir wählen blau und rot und nehmen uns vor, es ruhig angehen zu lassen.

Unser Quartier liegt auf ca. 800m Höhe und wir erwarten kaum, dass man hier in einem Gebiet, wo die umliegenden Berge um 2.200m hoch sind, ausgesprochene „Flachstrecken“ findet.

Also geht es am ersten Tag, Pfingstsonntag, zunächst bei 4-5% Steigung hoch zum Col de Jambaz (1.027m). Anschließend folgt eine lange, landschaftlich wunderschöne Abfahrt bis hinunter nach Thonon am Genfer See. Ab und zu halten wir, um die Aussichten zu genießen oder uns mit Obst und Riegeln zu stärken.

Später verläuft die Fahrt ein paar gemütliche Kilometer am Seeufer entlang, wo wir viele Freizeitradler treffen.

Dann müssen wir uns entscheiden, ob wir die Talstraße nach Annemasse nehmen und dann mehr oder weniger im Tal nach St.Jeoire rollen. Wir entscheiden uns aber für verkehrsarme Straßen und wollen abkürzen, d.h. über die Berge! Soviel zu Thema „Leichte Runde zum Einrollen“. Wir verstoßen also gegen unsere eigenen Vorgaben! Bereuen werden wir es aber nicht.



Am Genfer See

So geht es also über Bons-en-Chablais hinauf zum Col de Saxel (943m). Bei 4-6% recht angenehm zu fahren, aber ich merke schon, dass es für mich keinen Sinn hat, an Frank und Uwe dranbleiben zu wollen. Jeder fährt seinen Stil bergauf und oben wird auf den letzten gewartet. Auch bei leichteren Anstiegen darf man nicht überziehen und muss sein eigenes Tempo mit einem Puls möglichst nicht oder nur kurzzeitig oberhalb der anaeroben Schwelle fahren.

Nach einer schönen Abfahrt gönnen wir uns Kaffee und Kuchen in einer kleinen Bäckerei im Ort Boège. Ja, auch das gehört dazu und wie man sieht, geht es bei uns gar nicht so streng zu! Obwohl wir heute noch ein bisschen klettern müssen.

Um zu unserem Quartier im Ort Onnion zu kommen, stehen noch einige Hundert Höhenmeter an. Da wären noch der Col du Parret und schließlich der Plaine-Joux am gleichnamigen Wintersport-Flecken (1.250m). Am letzten Anstieg gibt es bereits 12%ige Rampen!

Ich merke, wie schwer es mir noch fällt und bin entsetzt, dass ich bereits auf dem letzten Ritzel (28 Zähne, vorn 32) fahren muss.

Frank und Uwe warten oben auf dem Plaine-Joux und blicken begeistert auf den Gebirgssattel, der vor wenigen Wochen noch ein tolles Wintersportgebiet war.

Rasant ist die Abfahrt nach Onnion, unsere Tachos messen 16%. Wie gut, dass es abwärts geht! Allerdings kann ich die Zahl nicht ganz glauben. Bergab, wenn es schnell geht, kommt der Fahrrad-Computer manchmal mit Luftdruckmessung und Rechnen nicht hinterher und zeigt zu hohe Werte an. Bergan stimmt die Anzeige.

Wir stellen fest, dass auch solche Anstiege, die aufgrund ihrer Kürze nur zur zweiten Kategorie zu rechnen sind, ganz bestimmt mächtig weh tun können.

Am Ende des Tages und 93 Kilometern sind es dann doch 1.570 Höhenmeter. Also zum Einfahren nicht unbedingt zu empfehlen, aber als wunderschöne Tagestour allemal.

Am nächsten Tag – Pfingstmontag – sollte es dann doch schon ein Pass der Ersten Kategorie sein

Wieder ausgeruht stehen wir auf. Während in Deutschland noch ziemliche Kälte herrscht, ist das Wetter hier phantastisch. Früh ist es mit 12°C noch etwas frisch, aber die Sonne holt schnell auf.

Wollen wir einen Pass der diesjährigen Tour de France fahren, stehen folgende zur Auswahl: Der Col des Aravis (etwas kurz), der Col des Saisies (ziemlich weit weg), der Col de la Colombiere und der Col de Joux Plane. Letzterer würde uns schon sehr reizen. Liegt ganz in unserer Nähe und wir könnten vorher noch den Col de la Ramaz bewältigen. Wir lesen noch mal nach: Der Joux-Plane gilt als einer der schwierigsten Pässe Frankreichs! Mit durchschnittlich 8,7% Steigung toppt er sogar Alpe d'Huez (7,9%) und ist mit knapp 12 km auch nicht viel kürzer. Also lassen wir das lieber fürs Erste.



Wir entscheiden wir uns demnach für den Col de la Colombière und wollen ihn – genau wie bei der diesjährigen Tour – von Südwesten her befahren.

Die Anfahrt dorthin über Bonneville ist zunächst flach und wir üben ein wenig das „Windfahren“. Geht auch zu dritt gut und man spart viel Kraft.

Von St.-Pierre-en-Faugncy wollen wir zum Ausgangspunkt des Anstiegs zum Colombière, dem Ort Le Grand Bornand. Zunächst geht es mäßig steil ein wunderschönes Tal hinauf (George des Eveaux); der Autoverkehr ist gering. Unten steht ein Schild: „Col de la Colombière – FERME!“ Geschlossen! Wir hoffen aber, dass dies nur für Kfz gilt und fahren mutig weiter.

Nach 12 Kilometern schön gleichmäßigen Anstiegs sehen wir schon den Ort Le Grand Bornand. Im Ort fragen wir sicherheitshalber noch einmal, ob der Pass mit dem Fahrrad tatsächlich befahrbar ist. Der freundliche Franzose kann sogar etwas deutsch.

Nach einer Stärkung genießen wir die Ausblicke ins Tal und auf die Berge, die sich links und rechts auf ca. 2.500m erheben. Ganz oben sind Schneeflecken zu sehen; natürlich haben wir eine Jacke im Gepäck. Naja, in diese Höhen geht es ja eigentlich gar nicht. Der Col de la Colombière ist 1.613m hoch, ein Berg der Ersten Kategorie. Es sind ca. 12 km Anstieg, ca. 800 Höhenmeter und durchschnittlich knapp 6% Steigung.

Gleich nach dem Ort geht es richtig zur Sache bei Serpentina um 8% Steigung. Ich habe zunächst einige Probleme und Frank und Uwe versuchen, mich „mitzunehmen“. Es wird später etwas flacher und wir fahren zu dritt in den letzten Ort vor dem Pass ein. Natürlich wieder ein typischer französischer Wintersportort.



*Am Gipfelkreuz des Col de la Colombière*

Jetzt steigt die Straße kaum noch an und man kann sich etwas „erholen“. Später kommt für mich das schlimmste Stück, als bei 9,5% auch noch ein scharfer Gegenwind anliegt. Da heißt es Zähne zusammenbeißen. Es geht dann nach dieser Stelle nicht ohne Pause. An dem Aussichtspunkt sind Frank und Uwe schon angekommen. Wir sammeln für die letzten Höhenmeter vor dem Pass noch einmal unsere Kräfte und genießen den Blick in den Talkessel hinter uns. Der Rest wird dann nicht mehr so schlimm. Erst kurz vor der Passhöhe hat man noch einmal eine 11%ige Rampe zu erklettern. Man mobilisiert ja noch einige Kräfte, wenn man das Ziel so kurz vor Augen hat. Der Puls geht dann natürlich über die 90%, aber kurzzeitig ist das ja nicht das Problem.

Oben ist nicht allzu viel Betrieb. Frank ist begeistert über Schneebälle im Juni. Ein älterer Franzose reicht mir sein Fernglas und deutet auf eine Gruppe wilder Mufflons ziemlich weit oben am Hang. Er macht dann freundlicherweise auch das obligatorische Foto am Gipfelkreuz.

Leider ist auch der Col de la Colombière ein Sattel und die Bergspitzen rechts und links versperren die Rundumsicht. Aber das trübt das Erlebte kaum.

Ich bin mit meiner Leistung am ersten großen Pass seit Jahren recht zufrieden. Es ist natürlich klar, dass dieser Pass noch nicht der Schlimmste war. Auch die Tour wird in einigen Wochen ganz gewiss nicht am Col de la Colombière entschieden.

Die Abfahrt auf der anderen Seite ist zunächst steil und rasant, so dass ich Frank und Uwe – beides gute Abfahrer – nicht folgen kann. Erst als das Gefälle wieder auf 5-6% abnimmt, ist die Abfahrt entspannter. Man muss trotzdem immer hochkonzentriert sein!

Im Ort Le Reposoir gönnen wir uns als Belohnung Kaffee und Apfelkuchen. Bei der nachfolgenden weiteren Abfahrt „verdauen“ wir den Schock über den Apfelkuchen-Preis und weiter geht die Rückfahrt über Cluses und Miussy. Um zu unserem Quartier zu gelangen, müssen wir noch fast 400 Höhenmeter bewältigen. An diesem Tag kommen immerhin 106 Kilometer zusammen, bei fast 1.800 Höhenmetern. Eine gute Grundlage für weitere Touren, glauben wir.

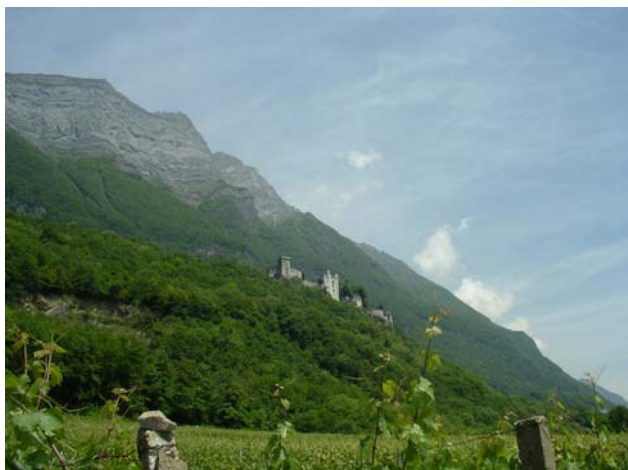
Am nächsten Tag ist der Umzug zu unserem zweiten Quartier vorgesehen. Dieses sollte im weiter südlich gelegenen Maurienne-Tal bezogen werden. Es ist das Gebiet, in dem man die legendären Pässe direkt vor der Haustür hat. Franks Wunsch-Pass war von Anfang an der berühmte Col du Galibier (2.645m), was aufgrund des auch in Frankreich langen Winters als aussichtslos erschien. Schneefreiheit hatten wir schon abgehakt, das hieß: COL - FERME!

Also nehmen wir uns fürs erste Alpe d'Huez vor und fahren über die Autobahn A41 durch das Isère-Tal und dann ins Tal der Maurienne bis zum Ort La Chambre am Fuße des Col de la Madeleine. Problemlos bekommen wir eine günstige und zweckmäßig eingerichtete Ferienwohnung für die restlichen 4 Tage.

Am Eingang des Fremdenverkehrsamtes lesen wir zu unserer Überraschung, dass alle großen Pässe geöffnet sind, bis auf den Col d'Iseran. Damit war die Entscheidung zugunsten des Galibier gefallen. Was – wie sich dann zeigen sollte – die richtige war. Am Abend unserer Ankunft drehen Frank und ich noch jeweils kleine Radrunden, um die Gegend zu erkunden. Das Tal der Maurienne bei La Chambre beschreibt einen großen Bogen von Südost nach Nord, und deshalb ist der Ort in allen vier Himmelsrichtungen von hohen Bergen umgeben. Beeindruckend, aber auch irgendwie erdrückend.

Das Klima im Tal ist offensichtlich günstig. Anfang Juni sind die Kirschen reif. Im Garten an unserer Ferienwohnung herrscht üppiges Wachstum. So sieht es bei uns vielleicht in drei Wochen aus. Wenn überhaupt.

Den Galibier nehmen wir uns für den Donnerstag vor. Am Mittwoch soll es noch einmal eine flache Etappe sein. Dies erscheint uns als Vorbereitung auf die schwere Bergtour als angebracht. Langsame Leistungssteigerung eben. Wir fahren bei herrlichem Wetter das Maurienne-Tal auf der rechten Seite der Arc hinab durch leicht hügeliges Gelände. Es herrscht kaum Autoverkehr. Nahe des Ortes Aiton, wo wir uns nach einem kleinen Anstieg ein paar Aussichten ins Tal der Isère erhoffen, beschließen wir, diesem schönen Tal noch einen Besuch abzustatten.



*Im Tal der Isère*

Es ist wesentlich breiter als das Maurienne-Tal und wir erfreuen uns bei den Ortsdurchfahrten an alten Burgen, Auenlandschaften, Getreidefeldern und sogar Weinhängen unterhalb von steil aufragenden, bis 2.000 m hohen Berghängen.

Wir rollen wieder zurück zur „Maurienne“, um auf der anderen Flussseite der Arc heimwärts zu fahren. In Aiguebelle gibt es ein kleines Mittagessen, denn uns erwartet anschließend doch noch ein für diesen Tag gar nicht eingeplanter Aufstieg.

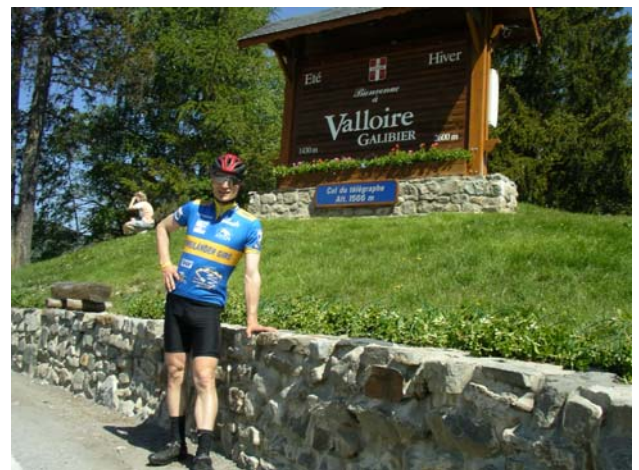
Im Zuge des Aufstiegs zu einem ca. 1.600 m hohen Pass müssen wir noch einmal ca. 300 Höhenmeter bewältigen und kommen ganz schön ins Schwitzen. Der Rest des Tages ist dann eher entspannt. Dennoch kommen nach mehr als 90 Kilometern über 1.000 Höhenmeter heraus. Für den nächsten Tag fühlen wir uns gut gerüstet.

Nun der Donnerstag, der Tag des Aufstiegs zum Col du Galibier. Wir stehen lieber etwas früher auf – wer weiss...Leichtsinnigerweise vereinbare ich einen Termin zur HWS-Massage für 17.00 Uhr. Ob das wohl zu schaffen ist? Vor uns liegen über 100 km bei ca. 2.500 Höhenmetern!

Einen Tages-Rundkurs über den Galibier zu planen – das geht für Hobby-Fahrer kaum; es wäre einfach zu weit. Man fährt hinauf und auf der gleichen Strecke wieder hinunter.

Zunächst haben wir eine Stunde zum Warmfahren im Tal von la Chambre über St.-Jean-de-Maurienne nach St.-Michel-de-Maurienne. Wir wählen die Bundesstraße, um zügig und trotzdem kräftesparend voranzukommen. Gegen 9.45 Uhr halten wir am Ortsausgang von St.-Michel.d'Arc an einem Bushäuschen. Es gibt natürlich Banane, Riegel, Trockenobst (Papaya!).

Wir befinden uns jetzt am Fuße des Col du Télégraphe. Tour-Kenner wissen, dass man diesen Pass zuerst bezwingen muss, um zum Col du Galibier zu kommen. Bis auf die Höhe von 1.566 m haben wir zunächst 850 Höhenmeter bei einer durchschnittlichen Steigung von 7,3% (max.: 12%) hinter uns zu bringen. Die Länge beträgt knapp 12 Kilometer.



*Auf dem Col du Télégraphe*

Nachdem ich mich anfänglich nicht so gut fühle, bin ich später überrascht, wie angenehm der Télégraphe zu fahren ist. Trotz der ziemlichen Steigung findet man schnell den Rhythmus. Es ist noch nicht so heiß und der Hang ist dicht bewaldet, so dass man öfter im Schatten fahren kann.

Auch Uwe lässt es heute etwas ruhiger angehen. Wir beide kommen gemeinsam oben an, wo Frank uns mit einem Schnapsschuss empfängt. Die Aussicht auf das

zurück gebliebene Tal und die umliegenden Berge ist sehr schön. Wir halten uns aber nicht lange auf. Nur etwas Luft schnappen. Trinkvorräte wollen wir erst im nächsten Ort – in Valloire – auffüllen. Dorthin geht es drei bis vier Kilometer leicht abwärts, ca. 150 Hm, bis auf 1.420 NN.

Ein Höhenmesser, wie er an unseren Fahrrad-Tachometern vorhanden ist, ist übrigens ein sehr nützliches Utensil. Man weiß immer, wo man ist und wie viel man noch vor sich hat.

In Valloire, einem recht großen Touristenort, halten wir zur letzten Rast vor dem Aufstieg. Zu den üblichen Stärkungen (ist schon meine vierte Banane heute!) nehmen wir auch Power-Gel zu uns. Kohlenhydrate pur, geht sofort ins Blut und man muss viel dazu trinken. Ich habe gute Erfahrungen damit gemacht, glaube aber, dass man es nur in Extremsituationen oder an Renntagen nehmen sollte, nicht ständig.

Vor uns liegen also 1235 Höhenmeter. Der Col du Galibier ist – von der Nordseite aus – ein Anstieg der Höchsten Kategorie. Dafür muss ein Berg über 1.000 Höhenmeter und 7% durchschnittliche Steigung haben. Noch einmal 18 km Aufstieg also!



*Auf dem Weg zum Gipfel*

Nach Valloire geht es gleich richtig „zur Sache“, aber dann mäßigt sich die Steigung und die Straße folgt bei 4-5% Steigung mehr oder weniger kurvenlos dem Tal.

Die Landschaft wird nach und nach baumlos und wir fahren durch eine imposante Gesteins- und Geröllwüste.

Was heißt eigentlich „wir“? Unser Grüppchen ist schon längst gesprengt! Frank immer voraus, noch in Sichtweite folge ich, und Uwe lässt es, wie gesagt, heute etwas ruhiger angehen.

Als die Kehren beginnen (bei Plan Lanchat), wird es richtig schwer. Hier macht Frank noch einmal ein Foto und überholt mich natürlich wieder. Es hilft nichts. Wenn ich hochkommen will, muss ich meinen eigenen Rhythmus fahren. Uwe macht es ja nicht anders. Bis jetzt läuft es für mich nicht schlecht. Sogar auf den 12%-igen Rampen zwischen den Kehren fühle ich mich einigermaßen gut.

Auf der Straße sind jetzt die Namen der Tour-Helden zu lesen. „Lance“, „Levi“, sogar „Udo“ steht da noch. Na ja, es ist ja bekannt, dass solche „Inschriften“ über Jahre hinweg halten. Deshalb wird man „Ulle“ und „Jan“ auch noch eine Weile lesen können, auch wenn diese Schriftzüge wohl nie mehr erneuert werden. Schade drum.

Die Landschaft ist eindrucksvoll. Viele Radfahrer sind es überraschenderweise (noch) nicht, die unterwegs sind.

In der Nähe der Hütte „Granges du Galibier“ mache ich dann doch mal eine Pause. Etwas essen und trinken und Jacke anziehen – Profis können das während der Fahrt, ich nicht. Außerdem brauche ich wirklich einen Moment Erholung.

Warme Sachen sind bei diesen Höhen ganz wichtig. Spätestens bei der Abfahrt unentbehrlich. Wir haben Jacke, lange Hosenbeine, Kopfschutz und sogar lange Finger-Handschuhe mitgenommen – irgendwie am Körper oder am Rad befestigt.



*Serpentinen durch den Schnee – aber die Straße ist frei*

An der genannten Hütte kann man den Gipfel schon sehen und man fährt in einer Art Senke in Serpentine hinauf. Diese Serpentine erkenne ich jetzt. Hier muss man starke Nerven haben! Wie jetzt, dort hoch soll ich noch? Nimmst denn die Quälerei kein Ende? Also, weiter geht's!

Ab 2.000 m die ersten Schmelzwasserbäche auf der Straße. Kein Problem bisher. Es läuft weiterhin recht gut. Den Tunnel lasse ich rechts liegen; er ist für Radfahrer ohnehin gesperrt.

Jetzt gibt es doch noch ziemlich große Schneefelder. Vor der letzten Kurve liegt Schneematsch auf der Straße.

Als ich oben bin, habe ich sogar noch Luft. Frank ist schon seit 7 Minuten hier und wartet im Kreis weiterer Radler, Biker und Wohnmobil-Insassen. Alle möglichen Nationalitäten, viele Deutsche.

Wir lassen unserer Freude über den geschafften Aufstieg freien Lauf. Ja, da purzeln schon gewisse Hormone. Die Aussicht hier am Pass ist noch nicht optimal. Als Uwe eintrifft (hatte er vielleicht Probleme mit der Höhe?), kraxeln wir noch zu Fuß auf eine Anhöhe mit Orientierungstafel. Von hier aus hat man wirklich einen phantastischen Ausblick!

Im Nordwesten die Grande Rousses und die nahen Aiguilles d'Arves; im Nordosten die Rochers de la Grand Pure. Auch der Mont Blanc ist heute sehr gut zu sehen!

Vor unserer Nase – der Grand Galibier, der eigentliche Gipfel (3229 m).

Im Süden – fast greifbar nah – das Massif des Ecrins. Diese Berge sind ca. 4.000 Meter hoch und der Blick weiter nach Süden ist dadurch natürlich „versperrt“. Ist aber nicht schlimm.

Später – nach diesen unvergesslichen Eindrücken – bereiten wir uns auf die Abfahrt vor. Das Thermometer zeigt zwar 12°C an, aber es fühlt sich durch den Wind und den Schnee viel kälter an und wir sind froh, uns für die Abfahrt warm einpacken zu können.

Diese dauert eine Ewigkeit! Der Straßenbelag ist – bedenkt man die Höhe – gar nicht schlecht. Trotzdem kann man das Rad – viele Spitzkehren im oberen Abschnitt – nicht so einfach laufen lassen.



*Aussichtshöhe mit Orientierungstafel*

Jetzt kommen uns doch schon ein paar mehr Radfahrer entgegen. Einerseits bedauere ich sie, weil sie die Quälerei ja noch vor sich haben. Andererseits weiß ich, dass sie die gleiche Vorfreude haben auf das, was sie oben erwartet, wie wir selber vor ein paar Stunden.

Uwe ist vor mir und meinen Blicken bald verschwunden. Wirklich ein guter Abfahrer. Hinter mir kommt Frank seltsamer Weise auch nicht. Na ja, denke ich, er fotografiert sicher

Erst viel später, nach der tollen, serpentinenreichen Abfahrt des Col du Télégraphe, kommt Frank angesaust. Der Grund für seine Verspätung: Reifenpanne! Uwe und ich schauen uns etwas betreten an. Was wäre eigentlich gewesen, wenn Frank nicht seine eigene Luft-Patrone mit eingesteckt hätte? Für uns eine Lehre: In Zukunft mehr aufpassen, wenn einer mal zurück bleibt!

Zum Abschluss dieser schweren Etappe machen wir auf dem Rückweg durchs Tal noch mal richtig Dampf. Man denkt gar nicht, dass nach 116 Kilometern Fahrt und 2.500 Höhenmetern dazu immer noch „Körner“ da sind.

Der Aufstieg mit dem Rennrad zu Col du Galibier ist ein einmaliges, unvergessliches Erlebnis. Es ist jedem Rad-sportler, der es sich zutraut, unbedingt zu empfehlen.

Eigentlich ist es gar nicht so schlimm, wie man vielleicht denkt. Natürlich ist es ein großer Unterschied, ob man einen solchen Berg „einfach so“ hochfährt wie wir oder ob man gewisse Ambitionen hat oder ein Rennen bestreitet. Da kann es natürlich passieren, dass man an so einem gewaltigen Anstieg ruck-zuck „erledigt“ ist.

Wir haben es also auf unsere Art bewältigt, sind ganz gut hochgekommen und haben die herrliche Landschaft genossen. Letzteres können „richtige“ Rennfahrer ja auch nicht.

Vor unserem letzten Tag diskutieren wir, wie er in sportlicher Hinsicht aussehen soll.

Frank und Uwe möchten eine Genuss-Tour zum Ausrollen. Ich selbst würde das bedauern. Wenn wir schon einmal in dieser Gegend sind...

Also beschließen Frank und ich dann doch noch die Rund-Tour über den Col de la Croix de Fer und den Col du Glandon. Steht auch dieses Jahr auf dem Tour-Programm! Für mich war es noch eine Wunsch-Tour, auch wegen ihrer landschaftlichen Schönheit.

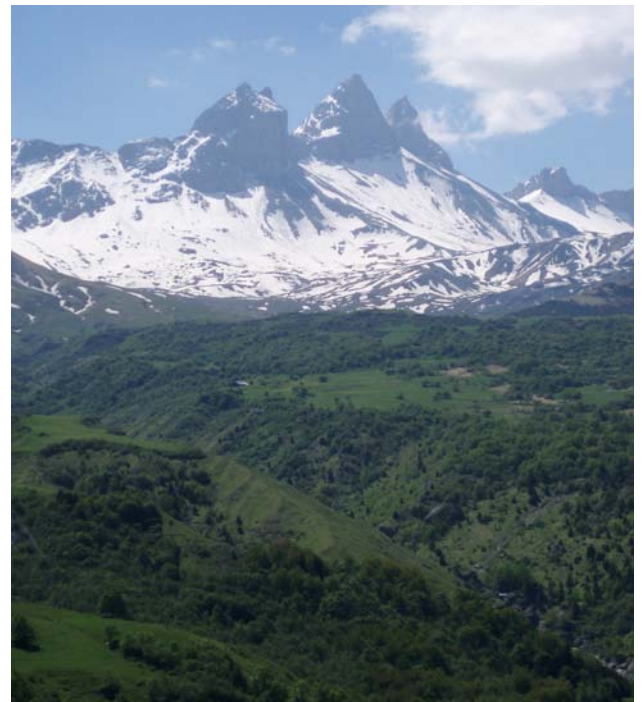
Uwe nimmt sich einen vorgezogenen Ruhetag. Er wird die Gegend per pedes weiter unsicher machen.

Also starten wir zwei wieder im Tal nach St.-Jean-de-Maurienne. Von hier aus gibt es eine kleine, wenig befahrene Straße hinauf zum Col de la Croix de Fer, die D926.

Es gab Gerüchte, dass diese gesperrt ist. Wir nehmen diese nicht ernst und werden einige Kilometer nach St.-Jean-de-Maurienne eines Besseren belehrt: Wir müssen den Umweg über den Col du Mollard machen. Also ein paar Hundert Höhenmeter mehr heute! Aber immerhin: Auch der Col du Mollard (1.638m) gehört zum diesjährigen Tour-Programm! Ich habe die „Daten“ diese Anstiegs nicht mehr parat. Aber es war ein knackiger Anstieg, viele Serpentinauen bei über 1.000 Höhenmetern!

In Albiez-le-Vieux befinden wir uns kurz vor der Passhöhe. Wir wollen unsere Trinkflaschen auffüllen, finden aber keine Einkaufsmöglichkeit. Also geht es weiter bis zum Gipfel des Mollard. Sehr unscheinbar; wir hätten ihn fast verpasst. Es gibt auch keine besonderen Rundumsichten und so machen wir nur eine ganz kleine Pause.

Als wir den Ort le Mollard verlassen, ändert sich das Bild schlagartig! Nach einer Linkskurve bietet sich uns ein grandioser Ausblick in einen Talkessel, über den majestätisch die drei bekannten Bergspitzen der Aiguilles d'Arves ragen. Postkarten-Gipfel! Wir haben diese drei Fels-„Zähne“ schon aus dem Tal heraus gesehen, und jetzt liegt der gesamte „Unterkiefer“ in voller Pracht vor uns.



*Die Aiguilles d'Arves*

Wir sind begeistert und meinen, dass die Schinderei am Mollard sich allein durch diesen Ausblick schon gelohnt hat.

Jetzt müssen wir natürlich diesen Talkessel durchqueren. Es geht wieder abwärts. Höhenmeter, die wir später wieder drauflegen müssen, um zum Croix de Fer zu kommen. Wir haben die ganze Zeit ein kleines Problem. Morgen findet hier ein bekanntes Radrennen statt, die Dauphiné Liberé. Der Straßenbelag wird teilweise erneuert. Dauernd überholen uns schwere Laster. Der frische Asphalt verkleistert unsere Reifen und Steinchen bleiben kleben. Ich werde ein bisschen nervös, aber als wir im Talgrund angelangt sind, ist es überstanden.

Landschaftlich wunderschön geht es jetzt – immer an einem Gebirgsbach entlang – allmählich aufwärts. Vor uns liegen schätzungsweise noch 800 Höhenmeter bis

zum Col de la Croix de Fer. Ein Berg der Ersten Kategorie. Im Rahmen der Tour de France wurde der Col de la Croix de Fer 13 mal überquert - zuletzt im Jahre 1999!

Im Ort St.-Jean-d'Arves füllt Frank seine Trinkflaschen in einer kleinen Bar auf. Ich verpasse die Gelegenheit und muss mich später an einem Gebirgsbach bedienen.

Im letzten Ort vor dem Gipfel - St.-Sorlin-d'Arves - treffen wir auf die D926, die ja vom Tal aus gesperrt war.

Am Ortsausgang beginnt der eigentliche Anstieg. Ich bin zu schnell hineingefahren und muss dem kurze Zeit später Tribut zollen. Frank hatte mich gewarnt und ich muss jetzt tatsächlich eine kleine Pause machen, um zu regenerieren. Später wartet dann Frank noch einmal auf mich.

Ab dort geht es dann relativ problemlos. Es sind zwar immer zwischen 8 und 9% Steigung (im Durchschnitt), aber ich habe meinen Rhythmus gefunden. Bei noch steileren Stellen gehe ich aus dem Sattel, ohne zu überziehen. Frank ist nur noch ein kleiner Punkt, ein oder zwei Serpentinaugen weiter oben. Aber ich fühle mich gut, das ist die Hauptsache.



Oben am Gipfel gibt es ein nettes kleines Restaurant. Wir sitzen angenehm in der Sonne und trinken COLA! Schmunzelnd beobachten wir Skifahrer, die die letzten Schneefelder ausgenutzt haben und jetzt - ihre Ski geschultert - heranstapfen.

Wir wissen, dass wir es jetzt geschafft haben. Fast 9.500 Höhenmeter in einer Woche. Die folgende Abfahrt und der dann folgende Mini-Anstieg zum Col du Glandon sind nur noch Spaß. Den Glandon können wir kaum als Pass für uns verbuchen, weil wir ihn auf dem Kamm in Ost-West-Richtung „bezwungen“ haben.

Wir treffen ein einheimisches Ehepaar, das uns vor der gefährlichen Abfahrt nach La Chambre warnt.

Während der Abfahrt erahnen wir, warum der Col du Glandon berüchtigt ist, wenn er in Nord-Süd-Richtung gefahren wird. Richtig steil! Auch eine Aufgabe der Tour-Fahrer in diesem Jahr. Für uns aber geht es abwärts und wir können uns in Momenten, die nicht höchste Konzentration erfordern, an dem schönen Tal erfreuen.

Gefährlicher als andere Abfahrten war diese hier allerdings auch nicht. Passieren kann immer was. Helm ist ein absolutes Muss! Steine auf der Straße? Kann vorkommen, besonders in den oberen Regionen. Schlaglöcher? Kaum. Schikanen gegen Raser? Sehr viele, aber eben nur in den Ortschaften. Die Qualität der Straßenbeläge ist in Frankreich wesentlich besser als bei uns in Sachsen.

Am Abend beschließen Uwe und Frank, noch mit dem Auto auf den Col de la Madeleine zu fahren. Schließlich haben wir ja hier übernachtet. Ich bleibe lieber im Quartier, sortiere meine Sachen und kümmere mich ums

Abendessen. Gemeinsam schauen wir uns dann das WM-Eröffnungsspiel in französisch an.

Am nächsten Morgen geht es Richtung Heimat. Einen Tag Reise muss man einplanen, um von Sachsen in dieses Radsport-Mekka zu gelangen.

Das Fazit unserer Reise?

Ja, es ist alles machbar. Auch Hobby-Fahrer wie wir können - wenn sie es ohne irgendwelchen DRUCK machen - Pässe der Tour de France fahren. Wenn man die Kraft richtig einteilt, schafft man es sogar, im Verlaufe einer Woche immer besser zu werden. Man sollte erreichen, dass der Körper nicht mit Übermüdung, sondern mit dem Reiz reagiert, noch ein paar Reserven herauszukitzeln. Abends also immer gut müde, aber nie total verausgabt sein. Wenn man am Ende der Woche kaum noch kriechen kann, hat man was falsch gemacht.

Empfehlenswert ist also auf jeden Fall eine Pulsuhr. Jeder sollte seine maximale Herzfrequenz und seine "anaerobe Schwelle" ungefähr kennen und so fahren, dass er letztere nicht dauernd überschreitet. Das ist am Berg leicht gesagt, denn irgendwann kann man nicht mehr herunterschalten, weil das kleinste Ritzel erreicht ist.

Das ist übrigens eine weitere Voraussetzung dafür, die Berge einigermaßen hochzukommen, - eine geeignete Übersetzung am Rad. Rennräder mit Dreifach-Kurbelsatz sind mittlerweile üblich und gerade Anfänger sollten sich dafür entscheiden. Mit einem 32er oder 30er Kettenblatt ergibt das so günstige Verhältnisse, dass man die meisten Anstiege im Sitzen hochfahren kann. Früher hatte ich eine 42/26er als kleinste Übersetzung am Rad. So würde ich heute nicht mehr fahren wollen. Ganz sicher wäre für mich unsere Rad-Woche ziemlich brutal geworden.

Wer kein Rennrad hat, kann natürlich auch mit einem Mountain-Bike Pässe fahren. Er sollte es dann aber so machen wie Uwe und dünne Reifen aufziehen. Wenn man schon den Steigungswiderstand am Berg nicht austricksen kann, sollte wenigstens der Rollwiderstand minimiert werden.

Wer kann es schaffen? Nun gut, eine gewisse Fitness ist Voraussetzung. Wie viele Kilometer im Jahr muss man fahren, um eine solche Tour mitmachen zu können? Keine allgemeine Antwort möglich, glaube ich. Je mehr, desto besser, ganz klar. Ich selbst mit meinen maximal 4.000 km glaube, dass das als Minimum auf jeden Fall reicht. Auch die 1.500 km im Frühjahr waren o.k. Bei Uwe und Frank waren es jeweils ca. 1.000. Aber jeder ist anders.

Zur Vorbereitung kann gesagt werden, dass man im Vorfeld natürlich auch mal die eine oder andere Bergtour - z.B. zu uns ins Erzgebirge - machen muss, bei der wenigstens 1.000 bis 1.500 Höhenmeter zusammen kommen sollten. Ohne jegliche Berg-Erfahrung wird sicher niemand auf die Idee kommen, in die Alpen zu fahren. Körpergewicht abspecken! Ganz wichtig bei Bergtouren. Jedes Kilo zuviel tut doppelt weh.

Wie viel Leistung in WATT muss erbracht werden, um einen Gebirgspass hoch zu fahren? Das kann man auch nicht allgemein beantworten, weil es extrem vom Körpergewicht des Fahrers abhängt. Besser gibt man die gewichtsbezogene Leistung („Leistungsgewicht“) an. Gute Hobby-Fahrer haben einen Wert von ca. 4W/kg, wenn man einen Zeitraum von 30 Minuten betrachtet. Geht es über ein oder zwei Stunden (Dauerleistung), sinkt dieser Wert dann auf 3 und darunter. Spitzenfahrer schaffen hier 6 oder 6,1 (das heißt aber noch lange nicht, dass wir schon halb so gut sind wie die Profis).

So wissenschaftlich braucht man es als Hobbyfahrer allerdings nicht zu machen. Richtige Ernährung während der Tour, ausreichend trinken, Kontrolle des Pulses – das alles ist wichtig. Vor allem aber auch Leidenschaft und Spaß am Radsport.

Fotos: Uwe Kantelberg und Frank Wieland, Chemnitz  
Text: Olaf Lorke, Zschopau  
Email: [olorke@t-online.de](mailto:olorke@t-online.de)

