

ALPENTOURER

EUROPAS MOTORRAD-TOURENMAGAZIN

ZUM JUBILÄUM

Die schönsten
Routen in den

ALPEN

UNSERE BESTEN

Motorräder
Alpenpässe
Europa-Routen



ALPENTOURER
EUROPAS MOTORRAD-TOURENMAGAZIN

10
JAHRE

GRATIS FÜR EUCH:
DIE ERSTAUSGABE
von 2006 als e-Paper (Code im H...)

DAS BESTE aus einem Jahrzehnt unterwegs...



Gusseisen

Harleys wurden nur für die schnurgeraden US-Straßen konzipiert, könnte man meinen. Doch unser Autor ist Mitglied des Munich-Chapters und beweist: Selbst auf den schweren Maschinen ist die Angst vor alpinen Spitzkehren unnötig.

Es gibt wohl nicht viele Regionen in der Welt, in denen sich auf überschaubarer Fläche so viele Spitzkehren und Pässe finden wie in den Alpen. Wer so nah wie ich als zugereister Münchner an den Bergen wohnt, frisst natürlich die meisten Kilometer auf den nahe gelegenen Pässen. Ein Alpentourer eben.

Dass ich dabei mit Leidenschaft ein Motorrad, dem man gemeinhin eben gerade nicht zutraut, anders als unter einen Helikopter gehängt auf eine Passhöhe zu

schinen mit dem Hänger auf den jeweiligen Gipfel gefahren hätten. Ja, wenn man sich die meisten Straßen in den USA ansieht, könnte man tatsächlich meinen, dass Harleys nur zum Geradeausfahren gebaut sind.

Es wird Zeit, hier einmal mit einem nostalgischen Halbwissen aufzuräumen. Sicherlich gibt es in der großen Modellpalette von Harley-Davidson auch Typen, die sich eher weniger gern um die Kurven biegen lassen als andere, aber im Allgemeinen muss man nur ei-



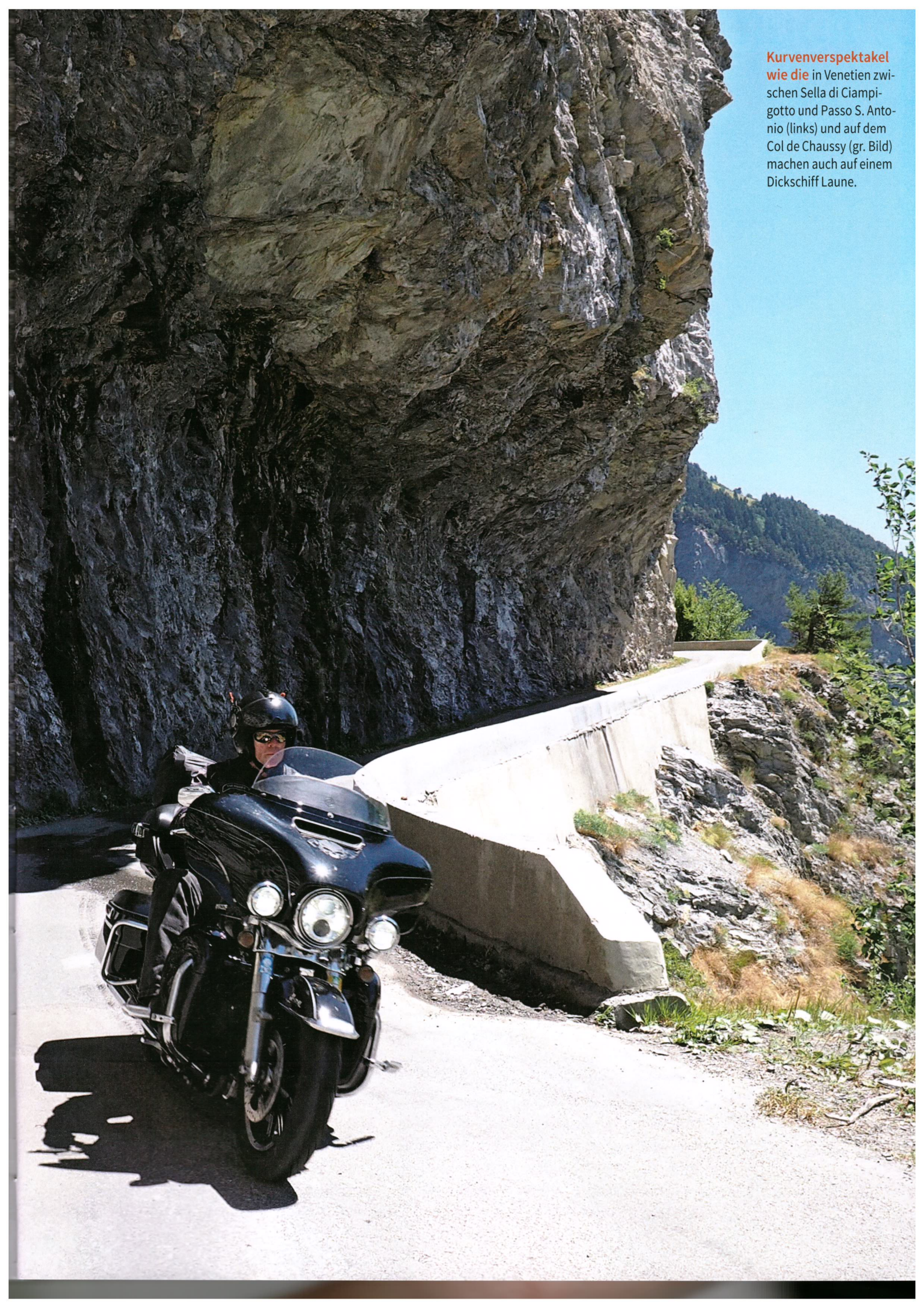
gelangen bewege, ist Anlass genug, einmal dieses Vorurteil genauer zu beleuchten.

Immer wieder höre ich von Harleyfahrern, die die Berge meiden, weil sie meinen, dass ihr Bike nicht für Kurven gebaut sei. Oft genug werden wir auch von GS'lern und anderen bergtauglicher ausgestatteten Bikerkollegen angesprochen, ob wir die schweren Ma-

nige wesentliche Dinge beherzigen, um auch mit dem Gusseisen aus den USA richtig Spaß auf anspruchsvollen Strecken zu haben. Das gilt für Spitzkehren genauso wie übrigens für Schotterpisten auch.

Schaut man sich einmal einen schweren Tourer wie beispielsweise meine E-Glide Ultra Limited etwas genauer an, dann stellt man fest, dass dieses komfortable

Kurvenverspektakel wie die in Venetien zwischen Sella di Ciampigotto und Passo S. Antonio (links) und auf dem Col de Chaussy (gr. Bild) machen auch auf einem Dickschiff Laune.





Nicht nur für Harley-Lenker sind regelmäßige Fahrsicherheitstrainings sinnvoll (oben), denn nur wer sein Motorrad beherrscht, kann Prachtstraßen wie etwa den Col de l'Iseran genießen (rechte Seite).

und mit Elektronik vollgestopfte Reise-Motorrad trotz seiner 411 Kilogramm Leergewicht fahrbereit ein sehr wendiges Fahrzeug sein kann – wenn man es denn richtig bewegt.

Die Familie der Tourer, also der Road Kings, Street Glides, Road Glides und E-Glides müssen leider bereits bei etwa 30 Grad Kipplage mit lautem Trittbrettschleifen aufhören in die Kurve einzutauchen. Keine Sorge, erst einmal raspelt die hintere Unterkante des Trittbretts, das klappt auch etwas hoch, dann aber kommt gleich der Trittbrettbügel, der mit dem Rahmen verschweißt ist, und der verzeiht nichts.

Üben, üben, üben

Also, Regel Nummer 1: Niemals mehr als 30 Grad kippen! Das bedeutet auch, dass man sehr genau seine Kurveneingangsgeschwindigkeit einschätzen können sollte, denn ist man einmal zu zügig in der Kurve und hängt schon am Kipplimit, dann gehen einem sehr schnell die sinnvollen Optionen aus. Und das bedeutet: üben, üben, üben.

Wo andere Zweiräder noch Kippreserven haben, da ist bei Harley dann einfach schnell mal Schluss. Bei der Heritage Softtail ist das übrigens noch eher der Fall. Das macht es recht anspruchsvoll, einen solch schweren Hobel durch die Spitzkehren zu scheuchen, aber unmöglich ist es eben nicht.

Eine Technik, die bei mir gut funktioniert, ist immer den Fuß leicht auf dem, im Vergleich zu vielen anderen Mopeds überdimensionierten, Bremspedal liegen zu haben. Das gibt die Möglichkeit bei Bedarf das Motorrad in der Kurve rechtzeitig und sehr fein dosiert zu strecken sowie größere Brems-Korrekturen zu vermeiden.

Seid Ihr jetzt alle gedanklich mit mir eine schön gleichmäßig geschwungene bergab führende Linkskurve, ohne Schotter mit exzellentem Belag irgendwo in den Dolomiten gefahren? Dann drehen wir die Seiten jetzt einmal um. Es geht jetzt rechts herum bergauf in die holperige Spitzkehre, mit aufgeworfenem Asphalt, Schotter, einem Ölfleck und Gegenverkehr von Oben, am besten ein Wohnmobil mit wenig bergerfahrenem Fahrzeuglenker. Alles klar?!

Ich sehe sehr oft, dass in solchen Szenarien, mit und ohne Wohnmobil, die Fahrer ganz unterschiedlicher Marken die gegenüberliegende Fahrbahn benötigen, um die Kurve zu meistern.

Regel Nummer 2: Fahre Dein Bike! Lass es nicht Dich fahren. Du fährst immer genau dahin, wo Dein Blick hingeht.

Also, nicht das Wohnmobil anstarren, sondern dahin schauen, wo Du an eben jenem vorbei, in diesem Falle rechts, hinfahren möchtest. Funktioniert erstaunlich einfach, und immer. >





Hier schlägt das Herz von Pässefans schneller: Teil der Route des Grandes Alpes auf dem Weg nach Nizza (oben) und das Westufer des Gardasees (unten).

Ungeübte Fahrer oder Fahranfänger können das problemlos zum Beispiel in der Tiefgarage oder auf einem Parkplatz üben. Ich habe mich auf meinen ersten Bergtouren immer hinter erfahrene Freunde gehängt und deren Technik abgekupfert. Wer richtig schaut, der kann auch jedes noch so schwere Motorrad auf engstem Radius umdrehen.

Für wenige Euros kann man Pylonen bestellen, und mit ein paar Freunden einen Parcours abstecken. Sucht euch widrige Umstände zum Üben. An einem grauen Regentag die Limits eures Bikes zu erfahren, ist viel effizienter als bei trockener Straße. Harte Ausbildung, leichter Kampf, hieß es früher bei der Bundeswehr im-

mer. Viele wirklich gute Fahrer beginnen ihre Saison immer mit einem Fahrsicherheitstraining, egal wie viele Jahre Erfahrung sie schon auf dem Buckel haben.

Naturgemäß sind wir Harleyfahrer natürlich nicht so schnell unterwegs wie die Mitstreiter auf geeigneteren Kurvenfressern, aber das Geräusch und der Coolnessfaktor sind meiner Meinung nach nur schwer zu toppen. Zudem sitzen wir meistens sehr viel bequemer und gesünder als so mancher Rennsemmler. Schlussendlich kommt man an der Ampel oder im Stau gerne mit den Cabriofahrerinnen ins Gespräch.

Kurvenwedeln mit Pavarotti

Wer auf einem großen Tourer auch noch reichlich mit Lautsprechern bestückt ist, erntet beim Kurvenwedeln mit ein wenig Musik von Pavarotti eine Menge Likes von Wanderern am Straßenrand oder den Kaffeetrinkern an den vorbeigleitenden Straßencafé.

Worauf sollte man noch achten, wenn man mit schweren Harleys zum Wedeln geht? Ganz wichtig, insbesondere bei dichterem Verkehr auf steilen Bergstrecken ist meine Regel Nr. 3: Abstand halten!

Oftmals muss Gegenverkehr in Kurven rangieren, Harleys haben serienmäßig keinen Rückwärtsgang und niemand drückt 400 Kilogramm rückwärts aus dem Bein den Berg hoch, wenn man mal zu dicht am vorausfahrenden Lkw steht. Bergauf ist es ebenfalls sehr unangenehm, wenn man auf staubiger Straße rückwärts bergab rollen und bremsen muss. >



Für viele ist die Ostflanke des Stilfserjochs eine der Königsdisziplinen in den Alpen.



Ganz besonders unelegant jedoch ist es, wenn man in einer engen Spitzkehre bergaufhalten muss, zu dicht aufgefahren ist, keine Ausweichmöglichkeit zur Seite mehr eine Option ist, und man nun plötzlich in der Innenkurve ein gefühlt drei Meter langes Bein bräuchte, um das Motorrad zu halten. Keine Sorge, der Motor geht aus, wenn das Töff erst einmal über Kopf liegt, aber es tropft auch Öl auf die Straße, und das Aufrichten ist fast nicht ohne zusätzliche Hilfe zu machen. Dieser Fehler ist definitiv zu vermeiden.

Gesunde Ausdauer ist wichtig

Ein geübter und erfahrener Biker kann in einer kleineren Gruppe Gleichgesinnter zum Beispiel in den Dolomiten leicht 300 bis 500 Kilometer am Tag mit den Kurven spielen. Es bietet sich übrigens insbesondere im Sommer an, die Wochenenden zu vermeiden, oder sich dann eben weniger vorzunehmen, weil alle Radfahrer, Wohnmobile, Autos, Reisebusse und Motorräder des Kontinents auf den Straßen sind.

Man sollte jedoch auch über eine gesunde Ausdauer verfügen. Eine gute Technik und vorausschauendes Fahren wirkt frühzeitiger Ermüdung entgegen, gibt einem das gute Gefühl, auch auf schwierige Situationen gut vorbereitet zu sein, und tackert einem das Grinsen ins Gesicht, wenn sich der Hochgenuss eines perfekten Kurventages einstellt.

Wer seine eigenen und die bauartbedingten Grenzen seines Gefährtes kennt und akzeptiert, der wird immer sicher und mit viel Spaß unterwegs sein. Wer seine Grenzen erweitern möchte, findet hier im **ALPENTOURER** reichlich beschriebene Strecken, um sich schrittweise weiter zu wagen. Es müssen nicht gleich die engen Schotterpisten im Hinterland des Gardasees sein, um sein Können zu verbessern.

Obwohl dies natürlich möglich ist! Wer seine Guss-eiserne noch nie am Gardasee bewegt hat, und vor ein wenig Schotter nicht gleich kapituliert, der sollte ab Limone das Westufer nach Süden fahren. Kurz vor Campione dann nicht den Rechtsabzweig bergauf auf die SP 38 nach Pieve verpassen! Diese Straße führt durch die traumhafte Brasa-Schlucht zu herrlichen Ausblicken über den See. Ein Stopp am Hotel Paradiso ist für mich dabei obligatorisch.

Dann wird es richtig spannend. Kurz vor Gargnano landet man wieder unten am Gardasee, um sich dann direkt wieder die Spitzkehren Richtung Lago di Valvestino hochzuarbeiten. Am Südwestufer des Lago d'Idro geht die Straße in die Pampa, und über den Passo del Mare, Passo della Spina, Passa della Berga und den Dosso Alto tastet man sich immer weiter in die kaum berührte Natur des Hinterlandes vor. Am besten ist man hier oben im Nichts vollgetankt, dies kann man vorher in Idro am Südzipfel des Sees erledigen.

Vor Tieren am Wegesrand wie am Col de la Bonette muss man sich mitunter vorsehen (unten). Der Autor schenkt uns am Stelvio ein Siegerlächeln (rechts).





Am Giogo del Maniva angekommen, kann man sich entscheiden: Schotter oder Bergstraße? Ich bevorzuge den Weg zum Croce Domini auf den alten und teilweise abenteuerlichen Militärstraßen über den Goletto delle Crocette und den Giogo della Bala. Ohne Seitenmarkierungen geht es bei den engen Wegen schon mal hundert Meter steil abwärts. Terrain für spektakuläre Fotos.

Abwechslungsreiche Kilometer

Am Croce Domini schwingt man sich rechts auf die Staatsstraße 669 zurück zum Idrosee. Nach Norden über Tione di Trento und dann rechts über den Passo Duron gelangt man wieder an den Gardasee. Für diese abwechslungsreichen 220 Kilometer sollte man inklusive Fotostopps gut und gerne sechs bis acht Stunden einplanen.

Grundsätzlich bieten Alpenländer wie die Schweiz, Italien und Österreich für alle Schwierigkeitsbereiche tolle Streckenführungen. Immer daran denken: Wir alle haben einmal klein angefangen und uns von Jahr zu Jahr gesteigert. Versucht auch einmal das Fahren in gemischten Gruppen mit ganz anderen Motorrädern und schaut euch deren Vor- und Nachteile an. Sprecht mit anderen in den Pausen über deren Erfahrungen, dabei kann man viel lernen.

Mit den Bergen vor der Haustür entstehen nach einigen Jahren natürlich gewisse „Ölspuren“. Wenn man sechs Stunden Zeit hat, lohnt es sich schnell über die Autobahn nach Süden Strecke zu machen, um

MOTOURMEDIA – der offizielle Online-Shop für alle Publikationen von BIKER BETTEN: Hotelführer, Bikeratlas, Kartenboxen.

FlexiMap
MOTORRADKARTEN-BOX
ALPEN
9 LAMINIERT

FlexiMap
MOTORRADKARTEN-BOX
DEUTSCHLAND
12 LAMINIERTE KARTEN 1:300.000

€ 19,95 je Box

Biker Betten KUNTH

Exklusive Motorkarten-Boxen: Alpen und Deutschland

Diese neuen Fleximap-Boxen sind die perfekten Reisebegleiter. Sie bestehen aus neun laminierten Karten, mit denen die zentralen Alpen abgedeckt sind. Oder aus einem Dutzend laminierten Karten zu ganz Deutschland. Und wo gibt es diese Meisterwerke? Natürlich bei uns. Für nur € 19,95 je Box ab sofort in unserem Online-Shop. Schaut mal auf die Blattschnitte, damit Ihr seht, was euch gerade entgeht.

www.motourmedia.de



Tölz Pflichtprogramm, oder auch ein Essen im Biertempel am Flussufer. Grundsätzlich schlängeln sich unendlich viele Haupt- und Nebenstrecken Richtung Norden. Stramme 360 Kilometer kommen da gerne zusammen. Es ist eine schöne und entspannte Tages-tour mit abwechslungsreicher Strecke und vielen Variationsmöglichkeiten.

Mit oder ohne Kalorienpause

Wenn die Zeit etwas drängt und der kleine Kuchenhungrer kommt, ist der Südosten Münchens ein guter Tipp. Über die A 8 Richtung Salzburg ist man schnell am Ort des Geschehens. Bei Sauerlach runter von der Autobahn und über Valley durch das steile Tal der Mangfall gelangt man über Miesbach nach Fischbachau ins Café Winklstüberl. Da gibt es die größten Kuchenstücke im Geu, und lecker ist es auch. Mit oder ohne Kalorienpause erwarten den Feierabendtourer hinter Bayrischzell das Sudelfeld und der Tatzelwurm. Eine tolle Übungsstrecke zum Kurvenbiegen, leider mittlerweile mit Geschwindigkeitsbegrenzung und einigen Minibumpen versehen.

Im Osten lässt man sich ins Inntal treiben und kurz vor Kufstein geht es rechts hoch über die Marblinghöhe und den Ursprungspass wieder Richtung Heimat. Eine schöne Strecke zum Auslaufen lassen führt über den Schliersee zum Tegernsee, und über Holzkirchen wieder nach München. Die gut 200 Kilometer sind ohne Kaffeepause in vier Stunden gut zu fahren. Im Sommer ist dies meine perfekte Feierabendtour. Auf einer Harley!

Frank Ude

dann über die berühmte ehemalige Rennstrecke am Kesselberg hoch zum Walchensee zu fahren. Über Garmisch und den Fernpaß geht's ins Inntal und auf der andere Seite hoch ins Kühtal, ein von Motorradfahrern kaum frequentiertes Hochplateau, vielleicht liegt es – nomen est omen- auch an den Tretminen der vielen Kühe, die gerne mal genau die Ideallinie treffen.

Westlich des Innsbrucker Flugplatzes kommt man wieder im Inntal an, um dann über den Zirler Berg und Seefeld in Tirol an den Sylvensteinspeicher mit der von Jahreskalendern und diversen Werbespots bekannten Brücke den Heimweg anzutreten. Entlang der Isar ist ein Kaffee an der Brücke zur Altstadt in Bad

Traumhafte Ausblicke gibt es in den Karnischen Alpen (oben) ebenso wie auf der französischen Route des Grandes Alpes (unten).

