

## El Torro in Graubünden

- **Julierpass - Splügenpass**

Es ging leider viel schief, obwohl ich gut vorbereitet war.

Am Tag davor habe ich noch wenigstens eine Batterie für mein Rücklicht gekauft, denn trotz Wackelkontakt ging es noch. Pünktlich aufgestanden und geduscht ging ich zum Frühstücksraum, wo sich eine Meute über die Speisen hermachte, wie ich es selten gesehen hab. Alle Plätze waren belegt, Brote wurden von mehreren Personen zerrissen und ein höllischer Lärm füllte den Raum. An der Rezeption war niemand zu sehen und im Saal rannte nur eine total überforderte Kraft hin und her. Kurz überlegt machte ich mich in meinem Zimmer über den Süßkram her, den ich gekauft hatte.

Stinksauer machte ich mich fertig und ging mit Rad vor das Hotel, wo ein Reisebus auf die Meute wartete. Diese Gruppe schien wohl abzureisen und stürmte deshalb so früh den Saal. Die Temperatur war angenehm, die Sonne war noch von den Gipfeln verdeckt. Nur einmal habe ich mich verfahren und kam zügig in Thusis an, wo der erste Tunnel wartete. Leider war er für Radfahrer gesperrt, ein Umweg war schnell gefunden. Auf dem folgenden Teilstück mussten immer wieder Tunnel durchfahren werden, was durch den Randstreifen zur Fahrradbenutzung erträglich war. Unerträglich hingegen war der Lärm der Autos, wie ein startendes Flugzeug, unglaublich. Die Beleuchtung war auch mäßig (ob es wohl auch an der Sonnenbrille lag???)

Nicht ganz ungefährlich meisterte ich diese Prüfungen und kam nach Tiefencastel, wo sich die Straße in verschiedene Passstraßen teilte. Streng nach Plan steuerte ich den Julierpass an, der Albulapass sollte Donnerstag folgen. Von meiner gewählten Route wurde im Internet abgeraten, zu viel Verkehr, insbesondere durch LKW's. Jedoch entpuppte sich das zu meinem Glück als Ente (hab ich schon mit gerechnet). Die Straße führte durch kleine Schweizer Dörfer und ich gewann langsam an Höhe. Zwischendurch machte ich Pause um meine Trinkflaschen mit frischem Brunnenwasser



*Abbildung 1: Julierpass: 35km, 1.397 Höhenmeter*

zu füllen. Ob auch die berühmte Pilsmarke mit so einem frischen Felsquellwasser braut??? Ein Einheimischer sprach mich an, ich erzählte von meinem Vorhaben. Er entgegnete mir, er sei die Route auch schon gefahren, allerdings an zwei Tagen.

Nach einiger Zeit durchstieß ich die Baumgrenze und steinige Gipfel prägten die Landschaft. Schneegipfel suchte man vergebens, nur einige kleine weiße Flecken waren zu sehen. Der Asphalt war total neu und darauf rollte es sich super. Eine Baustelle, die ebenfalls für die Straßenerneuerung sorgen wird, war nur durch einen Schotterabschnitt zu durchfahren, es hieß also Absteigen. Danach schlängelte sich die Straße nach oben, endlich erreichte ich die unspektakuläre Passhöhe vom Julierpass.

Der erste Alpenpass war geschafft und ich war noch fit. Die Abfahrt nach Silvaplana war nur kurz, hier war das Bild einfach Traumhaft.

Zwei Seen und riesige Gipfel im Hintergrund. Auf den Seen übten sich einige Kite-Surfer. Bei Gegenwind und ohne Steigung erreichte ich den Malojapass, durch diese Streckenführung gilt er leider nicht als befahren. Die Abfahrt nach Chiavenna ist 30km lang und sehr schön. Allerdings erreicht man hier keine Spitzengeschwindigkeiten. In



Abbildung 2: Silvaplana

Chiavenna suchte ich vergeblich eine Pharmacie mit Sonnencreme, dafür konnte ich noch was zu trinken organisieren.

Also entschied ich mich, den Splügenpass in Angriff zu nehmen. Sofort bemerkte ich, dass dies ein Albtraum werden könnte, denn die Hitze war unerträglich. Mein Tacho zeigte 39° an, Wind war nicht zu verspüren. Der Anstieg ist 30km lang und es sind 1.800 Höhenmeter zu überwinden, in den Alpen gibt es nur wenige Anstiege, die mehr fordern. Die Straße war schmal, kleine und steile Kehren waren qualvoll. Sie wurden durch besondere Schilder angekündigt: "4 Tornanti" war oft zu lesen. Die Hitze stand im Tal und zog mir den letzten Saft aus den Beinen, bis hierhin hatte ich auch schon über 130km in den Beinen. Ich kam schlecht vorwärts und die Kräfte schienen zu schwinden. Ständig schaute ich auf den Tacho, der Anblick brachte nur Ernüchterung. Nach endlosen 13km ließ die Steigung nach, ein kleiner Ort war zu durchfahren. Hier kam sogar ein kleines Gefälle und dann passierte es. Die Linksabbiegerin übersah mich doch glatt, ich griff sofort

zu den Bremsen. Die hervorragende Bremsleistung reichte dennoch nicht aus, um einen Aufprall zu vermeiden. Kurz vor dem Einschlag stellte ich das Rad quer um zu verkürzen und das Rad so gut wie möglich zu schützen. Mit der Schulter wuchtete ich mich auf das Auto, erst jetzt bemerkte die Fahrerin ihren Fehler. Ich war stinkwütend und fluchte wie ein Rohrspatz. Das halbe Dorf war Zeuge und aufgebracht. Am Rad war kein Schaden festzustellen, lediglich das Vorderrad könnte Kontakt gehabt haben. Nur die Reifen waren durch die Vollbremsung etwas beansprucht. Ich machte ein Foto vom Auto und der Fahrerin, danach setzte ich meine Fahrt fort, ohne ein weiteres Wort zu verlieren. Ich hatte noch über 16km Anstieg vor mir, bei Hitze und mit dem Schock des Unfalls in den Knochen. Die Steigung wurde härter, ich schleppte mich von Kehre zu Kehre. Es gab auch wieder Tunnel, die durchfahren werden mussten. Manche waren so schlecht beleuchtet, dass ich den Boden nicht sehen konnte. Es tropfte sogar von der Decke, wodurch auch der komplette Asphalt nass war. Das Ritual war wie folgt: Tunnel wird per Schild angekündigt, Rücklicht an, Brille auf Helm, durchfahren, Licht wieder aus, Brille wieder aufsetzen. Das Alles musste bei 8-9% Steigung, sehr schmalen Straßen, Gegenverkehr und unerträglicher Hitze geschehen. Die Landschaft, die Straße mit den Tunneln und Galerien ist eigentlich traumhaft schön und sucht in den Alpen Ihresgleichen, aber die Umstände machten das leider etwas Zunichte. Ich erreichte nach langer Qual das nächste Flachstück, den Lago di Monte Spluga. Endlich konnte ich den Rücken entspannen und durchatmen. Ich war kurz davor, aufzugeben. An den Restaurants und Andenkenbuden machte ich Pause, es fehlten noch ca. 300 Höhenmeter.

Nach einer Ruhezeit von 45min fuhr ich weiter und erreichte endlich die Passhöhe. Kurz Fotos geschossen und schon stürzte ich mich in die Abfahrt nach Splügen. Von da an ging es weiter Bergab, durch tiefe Schluchten (Via Mala) mit Steilhängen, Bergbächen und einer unvergleichlichen Landschaft. Einer der schönsten Abschnitte, die ich jemals gefahren bin.



*Abbildung 3: Splügenpass: Abfahrt nach Splügen*

Wieder in Thusis angekommen

ging es flach zurück nach Chur, bei extremen Gegenwind. Die letzten 30km waren so ätzend und

haben keinen Spaß gemacht. Nach 9 Stunden und 45 Minuten reiner Fahrzeit war ich wieder vor dem Hotel. Unterwegs habe ich mich oft gefragt, was ich hier eigentlich mache...

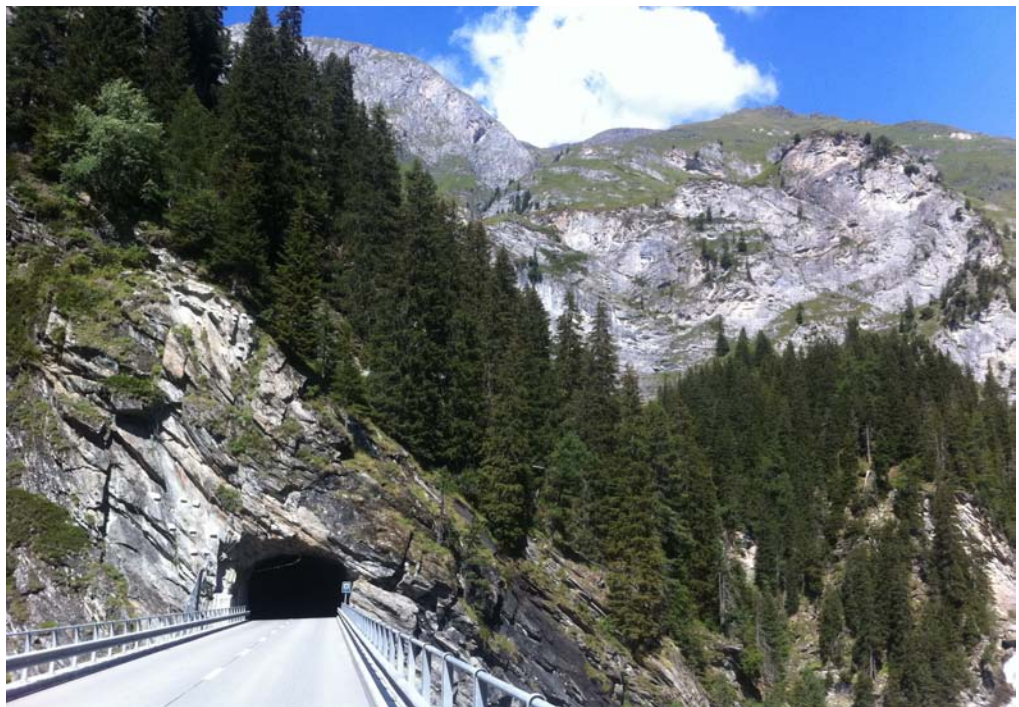
Insgesamt habe ich an diesem Tag 227km und über 4.000 Höhenmeter zurückgelegt.

- **Juf**

Meine Beine haben die gestrige Anstrengung echt gut weggesteckt, ein positiver Effekt des ganzjährigen Trainings. Ich habe schon an meiner Kraft gezweifelt, ich gebe der Hitze und dem Unfall die Schuld. In einem kleinen Ort verabschiedete sich mein Mitfahrer, der mich ca. 40km begleitet hatte und mir so die langweilige Einrollphase erleichterte (Er brauchte dringend Energie ;-))

An einem  
Brunnen  
tauschte ich  
wieder das  
Ätzwasser aus  
dem Hotel gegen  
frisches  
Felsquellwasser.

Dann begann die  
Auffahrt nach  
Juf. In einen  
engen Tal  
schlängelte sich  
die Straße  
empor, begleitet  
von einem



*Abbildung 4: Juf: Abfahrt durch einen Tunnel*

wilden Bergfluß, der ca. 30 Meter unter mir lag. Links und rechts waren steile Felswände, einfach super. Einige Urlauber verirrten sich an dem Fluß, allerdings keine typischen Touristen, sondern eher alternative oder jugendliche Aktivisten mit Zelten. Es mussten wieder einige Tunnel durchfahren werden, diesmal wieder mit Steigung und teilweise feuchten Abschnitten. Mein Rücklicht war echt Gold wert, alle Autos verlangsamten und nahmen Rücksicht. Viel Verkehr herrschte hier aber nicht, der Weg nach Juf gilt schließlich auch als Geheimtipp.

Der Fluß und die Straße trennten sich, das Tal wurde breiter und die Dreitausender-Gipfel kamen

wieder zum Vorschein. Weite, unbewohnte Täler konnten eingesehen werden und auch die Steigung nahm zu. Mal in Serpentinaen, mal in längeren Geraden steuerte ich auf die 2.126 Meter ü. NN. zu. Schließlich endete die Straße in dem Dorf Juf, im Hintergrund ragte in einiger Entfernung ein weiterer Gipfel und begrenzte das Tal. Das Ende der Welt schien erreicht, ein paar Kühe, wenige Häuser, zwei Gastronomiebetriebe, ein Kiosk und eine gut besuchte Bushaltestelle passten irgendwie nicht recht zusammen. Nach einer kleinen Pause begann ich mit der Abfahrt und machte einige Fotos. An Motiven mangelte es nicht, jedoch kann weder die Qualität der Kamera, noch meine Fähigkeit als Fotograf diese Stimmung und Einmaligkeit der Gegend widerspiegeln. Die weitere Abfahrt führte wieder durch die berühmte Via Mala Schlucht, ein beeindruckendes Gebilde. Auch hier würde eine Ablichtung wenig Sinn machen. Die Rückfahrt von Thusis nach Chur war einmal mehr die Hölle: Hitze, Verkehr, endlose Geraden und stetiger Gegenwind. So können die letzten 28km einfach nur grausam sein, es gibt leider keine Alternative. Für den nächsten Tag war allerdings eine andere Route geplant, auch die Hinfahrt könnte anders gestaltet werden, dann jedoch gleich mit fast 1.000 Höhenmetern.

- **Parpan Höhe (Lenzer Heide) – Albulapass - Flüelapass**

Der Wecker ging wieder um 6h und nach einer Dusche wurde der Speisesaal geentert. Mit erhöhter Geschwindigkeit habe ich mir Brötchen, Croissant, Säfte und Joghurt reingezogen. Zwei deutsche Touris sind mal wieder besonders aufgefallen: Mit kurzer Hose, gefälschtem Brasilien T-Shirt, roten Turnschuhen gehe ich nicht in einen Speisesaal. Der Gang sah dabei aus, wie von John Wayne nach einem 12 Stunden-Ritt durch den Grand Canyon. Als ob er schon was geleistet hätte...

Danach bin ich schnell in die Radklamotten geschlüpft und losgefahren. Keine 500m von meinem Hotel entfernt begann die erste Steigung des Tages, knapp 1.000 Höhenmeter warteten als Einstieg auf mich. Schon nach den ersten Metern bedauerte ich zunächst die Entscheidung, ohne Einrollphase ist das doch eher suboptimal. Es herrschte viel Verkehr und auch die Sonne zeigte sich recht früh. Auf der Passhöhe schnell ein Foto gemacht und dann wartete eine kleine Abfahrt auf mich. Der nächste Anstieg war der Albulapass, der zum absoluten Pflichtprogramm gehört. Fast komplett im Schatten war er sehr angenehm zu fahren, auch tiefe Schluchten und immer wiederkehrende Eisenbahn-Viadukte boten ein einmaliges Bild. Die Straße war schmal und der Asphalt ganz ordentlich. In einem zu durchfahrenden Dorf musste eine kleine Kopfsteinpflasterpassage gemeistert werden, die wohl zur Verkehrsberuhigung dient. Danach kam

mitten im Anstieg eine Baustelle mit Ampel! Zum Glück erwischte ich die grüne Phase und brauchte nicht abzusteigen. Weiter oben kreuzten sich mehrmals Straße und Bahnstrecke, einfach traumhaft. Jetzt weiß ich auch, warum die Modellbau-Opas immer Berge in ihre Anlagen einbauen. Endlich durchfuhr ich die Baumgrenze und schnell änderte sich das Landschaftsbild. Ein großes Tal, begrenzt durch zwei Gipfelketten, sollte zur Passhöhe führen. Ich traf auch vermehrt auf andere Radfahrer, alle Nationen von Deutschland, Holland über Italien bis Schweiz etc. waren vertreten. An der Passhöhe angekommen hielt sich das Verhältnis von Rad- und Motorradfahrern etwa die



Abbildung 5: Albulapass: 21.4km, 1.280 Höhenmeter

Waage. Jeder wollte ein Foto mit dem Passschild machen. Zwei holländische Damen baten mich, die Rolle des Fotografen zu übernehmen und taten es auch im Gegenzug für mich. Ihre Helme waren so aufgesetzt, dass sie die Frisur nicht ruinierten. Eine dritte knipste ihren Hund vor dem Schild ???????

Die Abfahrt nach La Punt verlief kurzweilig, unten angekommen wurden die Flaschen gefüllt. Auf der Hauptstraße fuhr ich Richtung

Susch, von dort sollte es zum Flüelapass gehen.

Endlich kam auch ich mal in den Genuss, mit Rückenwind fahren zu dürfen. Kurz vor Susch wollte ich noch eine Kleinigkeit essen und trinken. Alle Geschäfte und Tankstellen waren jedoch wegen Mittagspause geschlossen. Was die Inhaber wohl in dieser Zeit machen??? Ein kleiner Imbiss bot mir dann Coke und Vogelnestli, einfach lecker (oder doch nicht???)

Der Anstieg zum Flüelapass ging ohne Vorwarnung direkt los, ich fand nicht zu meinem gewohnten Rhythmus. Erst nach einer flacheren Passage kam ich richtig in Tritt. Es wartete unterwegs die nächste Baustelle, diesmal mit einer Rotphase für mich. Hinter mir staute sich der Verkehr, alle warteten auf Grün. Ich war erster an der Ampel und alle durften sich meinem Tempo anpassen. Da die Straße hier recht breit gebaut ist, rasen hier auch Autos und Motorräder um die Wette.

Das ist der einzige Nachteil an diesem Pass, ansonsten fand ich ihn sehr schön zu fahren. Das ist aber alles sehr subjektiv. Links und rechts türmten sich wieder Stein- und Felshänge auf. Nach insgesamt 14km kam dann die Passhöhe und damit auch meine letzte in diesem Jahr. Oben wurden

kurz Fotos gemacht und ich habe mich in die Abfahrt nach Davos gestürzt.

Die Straße war weit genug im voraus einzusehen, so dass ich die volle Breite nutzen konnte, um die Kurven optimal

anzusteuern. Von Davos

aus ging es weiter bergab, die Straße war jedoch eine Hauptverkehrsader.

Ständig waren Abschnitte für Radfahrer gesperrt,

auch viele Baustellen säumten den Weg. Der

Weg zog sich sehr zäh nach Chur, es waren noch

knapp 50km

zurückzulegen. Jetzt war auch ich ziemlich Platt

und konnte kaum noch sitzen. Dazu kamen

Nackenschmerzen, die sich nach den etlichen Stunden im Sattel der vergangenen Tage einstellten.

Nach beschwerlichem Weg kam ich endlich im echt häßlichen Chur an und war heilfroh über das gute Gelingen der Etappe.



Abbildung 6: Flüelapass: 14km, 957 Höhenmeter

- **Fazit**

Die Schwierigkeiten am Splügenpass haben mich anfangs an meiner Form zweifeln lassen, ich denke die Umstände (Hitze, Unfall) haben einen Großteil dazu beigetragen. Insgesamt bin ich mit den drei Tagen sehr zufrieden, die Landschaft ist traumhaft und reizvoll. Mit einem von der Radsport-Rauer-Service-Crew perfekt eingestellten Rennrad konnte ich alle Herausforderungen meistern und mich zu jeder Zeit 100%ig auf das Topmaterial verlassen. Mit Freude entwickeln sich schon Pläne für die nächsten sportlichen Herausforderungen

El Torro