



Urs & Luzia's Memorial-Fahrt vom 29.Juli bis 1. Aug. 2000

Im Jahr 1977 habe ich meine erste grosse Maschine gekauft: Eine Honda GL 1000, mit dem Zunamen «GoldWing» (Goldener Flügel). Ebenfalls 1977 habe ich meine (ex-) Frau Luzia kennengelernt. Klar, dass sie natürlich auf meine ausgedehnten Töff-Fahrten mitkommen musste. So führte uns die erste, grosse gemeinsame Tour über 12 Alpenpässe nach Nizza, in zwei Tagen hin, in einem Tag über Italien zurück.

Artikel [Diskussion](#) [Lesen](#) [Bearbeiten](#) [Quelltext bearbeiten](#) [Versionsgeschichte](#)

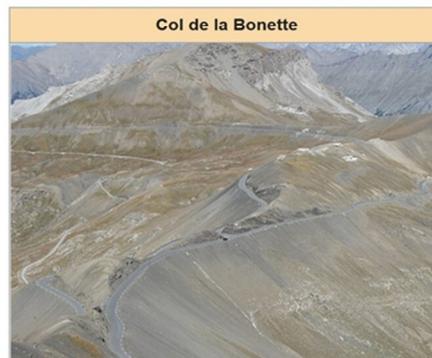
Koordinaten: 44° 19′ 36″ N, 6° 48′ 26″ O﻿

Col de la Bonette Cime de la Bonette 2803 m

Der **Col de la Bonette** ist ein 2715 m hoher Gebirgspass in den französischen Seealpen in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur nahe der italienischen Grenze.

Die Passhöhe bildet die Grenze zwischen den Départements Alpes-de-Haute-Provence und Alpes-Maritimes. Die schmale, aber durchgehend asphaltierte Straße (SG 3) verbindet das Tal der Ubaye bei Jausiers (1240 m) mit dem Tal der Tinée bei Saint-Étienne-de-Tinée (1144 m). Die Straße wurde um die Jahrtausendwende durchgehend zweispurig ausgebaut, nachdem noch bis in die 1990er Jahre einige Passagen einspurig waren und zwei Bachfurten passiert werden mussten. Die **Cime de la Bonette** (2860 m) und die **Cime des Trois Serrières** (2753 m) sind die den Pass bildenden Gipfel.

Die Passhöhe des Col de la Bonette bildet den Ausgangspunkt einer zwei Kilometer langen Ringstraße, die um den Gipfel der Cime de la Bonette führt und eine maximale Höhe von 2802 Metern Seehöhe aufweist.^[1] Der Col de la Bonette ist mit einer Höhe von 2715 Metern der vierthöchste asphaltierte Alpen-Pass und wird einzig vom Col de l'Iseran (2770 m), Stifiser Joch (2757 m) und Col Agnel (2744 m) überragt.^[2]



Der Passübergang mit der Schleife um die Cime de la Bonette

Himmelsrichtung	Nord	Südost
Passhöhe	2715 m	
Departement	Alpes-de-Haute-Provence, Frankreich	Alpes-Maritimes, Frankreich
Wasserscheide	Ubaye	Tinée
Talorte	Jausiers	Saint-Étienne
Ausbau	C4	D64

Im Jahr 1977 habe ich meine erste grosse Maschine gekauft: Eine Honda GL 1000, mit dem Zunamen «GoldWing». (Goldener Flügel) Es war die erste Maschine auf dem Markt, die folgende, für mich wichtige drei Kriterien erfüllte: Kardantrieb (kein lästiges Kettenspannen und -schmieren mehr!), Wasserkühlung (für eine lange Lebensdauer!) und aus japanischer Fertigung (gute Technik, hohe Zuverlässigkeit!) - mit heute knapp 190'000 Kilometer auf dem Buckel, trägt sie mich auch 23 Jahre später noch an jedes erdenkliche Ziel.

Ebenfalls 1977 habe ich meine Frau Luzia kennengelernt. Klar, dass sie natürlich auf meine ausgedehnten Töff-Fahrten mitkommen musste. So führte uns die erste, grosse gemeinsame Tour über 12 Alpenpässe nach Nizza, in zwei Tagen hin, in einem Tag über Italien zurück. Diese Tour, die vom 16. bis 18. Oktober stattfand und über einige knapp 2500 Meter hohe Passstrassen führte, blieb uns immer in guter Erinnerung, da neben dem strahlend schönen Wetter uns insbesondere die bunten Herbstwälder faszinierten. Auch ist es so spät im Herbst nicht immer möglich, auf dieser Route in den Süden zu fahren, da bereits die ersten Schneefälle in den Bergen einsetzen.

Für das verlängerte Wochenende vom 29. Juli bis und mit 1. August hatte ich ein Schwarzwald-Weekend ausgeschrieben. Da bis 14 Tage vor diesem Termin nur ein einziges Päärchen ihre definitive Teilnahme zugesagt hatte, ging ich auf einen langersehnten Wunsch Luzias ein: Sie wollte mit mir ganz allein wieder einmal ein paar Tage verbringen, möglichst am Meer ... Und, da sie selbst keine Initiative ergriff, überliess sie mir die Reiseleitung. So starteten wir am Samstagnachmittag, dem 29. Juli für diese «Fahrt ins Blaue», da ich Luzia das Reiseziel nicht verraten hatte. Ursprünglich dachte ich, diese Fahrt mit einem Sportwagen, dem neuen MR2 von Toyota, anzutreten. Da aber dieses Auto nicht als Mietwagen zur Verfügung stand, griffen wir auf unseren eigenen Wagenpark zurück und wurden fündig in Luzias «Cabi», einem 24-jährigen Opel Kadett C «Aero», der von einem 1200er-Motörchen «befeuert» wird. Welchen Spass uns dieses Wägelchen bereiten würde, entdeckten wir dann erst auf der Fahrt selbst!

Die Fahrt führte uns möglichst genau auf den historischen Spuren gemäss Fahrtenbuch meiner 1000er-GoldWing. Zürich-Luzern liess einiges offen: War damals die Autobahn von Cham nach Ebikon wohl schon in Betrieb? Bestimmt aber die älteste Autobahn am Lopper, die uns

von Luzern in Richtung Brünig-Pass begleitete. Über Meiringen ging es dann in die erste richtige Steigung, auf den 2165 Meter hohen Grimselpass. Am späten Samstagabend war kaum mehr jemand unterwegs, auch das nass-kalte Wetter liess unsere Stimmung nicht überschlagen. Und doch kamen uns ein paar unentwegte Töfffahrer entgegen, dick in den Regenkombis verpackt. Luzia wusste noch nicht, wohin die Reise geht und so betätigte ich mich als Führer, wie in der Wüste mit der Hand mehr nach rechts oder links weisend, wo es lang ging. Die erste Übernachtung war ein Hotel im nebelverhangenen Oberwallis, in Münster. Nach einem gemütlichen Nachtessen, bei welchem Luzia herumrätselte, fiel dann der faszinierende Name: «Nizza»! Weisch no, eusi erschti grossi Töffahrt?!? Ja, ich weiss, schliesslich hatte ich ja das Fahrtenbuch herausgesucht, um unsere Strecke zu finden ...

Kurz nach dem Frühstück, nach den ersten paar Kilometern riessen die Wolken auf und die Sonne schien ins schöne Wallis bei Brig. Auch hier hatten ein paar Umfahrungsstrassen die engen Ortsdurchfahrten abgelöst, später dann begann die Autobahn, die damals bestimmt auch noch nicht existiert hat, der wir bis nach Martigny folgten. Dort tankten wir nochmals auf, packten das Dach (Hardtop) in den Kofferraum und falteten das Verdeck runter: Frischluft schnuppern und geniessen, war unser Motto. Den Helm tauschten wir gegen eine Mütze, die uns vor der uns die nächsten drei Tage begleitenden Sonne schützte. Mit dem Grossen Sankt Bernhard ging es an den ersten Grenzübertritt, dem noch einige weitere folgten! Da wir seit 1990 regelmässig im Juli zur Stella Alpina fahren, weckten die nächsten Pässe, auf dem Weg zu unserem zweiten Nachtquartier in Sauce d'Oulx, viele Erinnerungen: Da ein Fotopunkt, dort eine Mittagsrast, dann Luzias Traumfahrt zum Piccollo St Bernard, als sie uns auf der Transalp alle abhängte oder der Gipfel-Kiosk auf dem Col d'Iseran, bei welchem Luzia natürlich wieder ein paar Schleckereien einkaufen musste. Val d'Isère, wo wir vor 23 Jahren übernachtet hatten, entwickelte sich in der Zwischenzeit zur kleinen Stadt in den Bergen. Und schliesslich die Abfahrt durch den Wald nach Susa, die uns schon vom ersten Mal in Erinnerung geblieben war, gestaltete sich an diesem Sonntagabend wie immer zur eigentlichen Rennstrecke. Wir staunten über die, meist nur spärlich bekleideten, mutigen Italiener, die im dichten Ausflugsverkehr ohne Sicht und Platz zu haarsträubenden Überholmanövern ansetzten. So waren

wir auch nicht verwundert, plötzlich in einen Stau zu geraten, bei welchem wir dann zuschauen konnten, wie ein paar versuchten, einen Töff aus dem Strassengraben zu bergen: Eine Suzuki Freewind wenigstens, die sich auch dazu eignet ... dort weiterzufahren! Wenig später lag ein anderer unter der Maschine, mit oder ohne Auto-Kontakt, konnten wir nicht ausmachen - auf alle Fälle wurde er von Autofahrern aus seiner misslichen Lage befreit. Auch wir hatten ein paar Souvenirs an diese Strecke, konnten wir uns doch noch an einige (!) Stella-Teilnehmer erinnern, die ihre Maschine auf diesem kurvigen und äusserst glatten Strassenstück unfreiwillig «auf dem Rückspiegel» parkierten ... Dann fuhren wir in Susa ein, vorbei an der Pizzeria, wo wir regelmässig anhalten und weiter die alte Strasse in Richtung Montgenèvre-Pass, die damals auch nicht so gut ausgebaut war: Gewisse Lastwagen-Staus bleiben 23 Jahre im Gedächtnis hängen. Irgendwo an dieser Strecke drehte mein damaliger Tacho über die 25'000er-Marke, und dies nachdem ich den Töff erst am 30. März des gleichen Jahres in Betrieb genommen hatte! Wir aber steuerten diesmal unser nächstes Nachtquartier an, am selben Ort, wo wir uns für die Stella treffen und suchten bei dieser Gelegenheit gleich noch ein neues Hotel für die Stella 2001.

Am nächsten Morgen, nach einem kurzen Besuch bei Emilio, unserem jahrelangen Gastgeber im Hotel Chaberton in Cesana-Torinese, ging es wieder weiter in Richtung Frankreich nach Briançon. Diesen Pass hatte ich 1993 mehrmals befahren, als Luzia mit einem Schlüsselbruch und ein paar gebrochenen Rippen vom «Lago di sette colori» im Spital lag. An den nächsten Pass, den Col d'Izoard konnten wir uns nur noch schwach erinnern, genossen aber die wenig befahrenen und hübschen Strässchen hier in Frankreich. Dass diese Strassen an der «Tour de France» mehr Aufmerksamkeit geniessen, konnte man an den vielen weiss gemalten Aufschriften erkennen. Um möglichst bald in Nizza einzutreffen, kauften wir uns unterwegs etwas Schinken und ein Baguette. Auch änderten wir die Strecke gegenüber damals ab und fuhren mit unserem «Autöchen» den höchsten in Europa anzufahrenden Punkt an, den Cime de la Bonette auf 2800 Metern! Wir konnten uns von einer anderen Fahrt her daran erinnern, trafen ihn aber diesmal bei schönstem Wetter und herrlicher Rundschau an, gegenüber Nebel und Kälte beim letzten Mal. So kletterten wir die letzten paar Meter zu Fuss auf die Plattform, wo wir den mitgebrachten Mittagslunch ver-

spiesen. Von da an ging es dann schnell bergab, hunderte um hunderte an Metern, dem Meer entgegen! Im Tal erschlug uns fast die Hitze und je näher wir zu Nizza kamen, desto mehr Verkehr hatte es. Diesmal waren wir ziemlich früh dran, denn von der ersten Fahrt konnte ich mich erinnern, dass ich etwa um 16 Uhr Luzia gefragt hatte, ob sie wirklich unbedingt nach Nizza gehen wollte: Mir tat nach den vielen Kilometern über all die schlechten Strassen das «Füdüli» schon lange weh ... - doch nach der Antwort auf die Frage, wie weit es dann noch bis nach Nizza wäre, musste ich wohl oder übel auch noch die letzten 140 km unter die Räder nehmen! Dort erwartete uns ein riesiger Abendstau auf der Promenade des Anglais und zum ersten Mal streikte meine GoldWing-Kupplung, nach anderthalb Stunden Stop-and-go-Verkehr! Diesmal kurvten wir über den Flugplatz in die berühmte Strasse und liessen uns beim Touristenbüro ein Hotelzimmer vermitteln, schön genug, aber trotzdem noch bezahlbar, mit Sicht auf das Meer. Nach einigen Umwegen standen wir dann vor dem Hotel-Portal und liessen unseren Wagen stilecht durch den Portier in die Privat-Tiefgarage fahren, mit offenen Verdeck natürlich! Nach einer erfrischenden Dusche begaben wir uns an den Meeresstrand und liessen uns noch zweieinhalb Stunden von der Mittelmeersonne bräunen, oder besser gesagt, röten - da die Sonnencreme zuhause liegen geblieben war: Ich hatte Luzia nur angewiesen, das Badezeug einzupacken, was ja nicht unbedingt heissen muss, dass man ans Meer baden geht! Da wir uns schon in Italien mit einem guten Nachtessen verwöhnt hatten, blieb es diesmal bei einem Sandwich im Vergnügungsviertel von Nizza. Auch hatten wir noch Postkarten zu schreiben, da wir ja nicht jeden Tag in einer so berühmten Stadt absteigen.

Am nächsten Morgen ging es schon wieder früh los: Der Hotelportier anbot sich, uns das Cabriolet wieder vor die Haustür zu fahren und erst, als er schon verschwunden war, kam es Luzia in den Sinn, dass er zum Anlassen eines solch alten Autos vielleicht ein paar gute Tips auf den Weg hätte mitnehmen können. Umso erstaunter waren wir, als er ziemlich bald vor dem Portal auftauchte, nicht ohne ein Kompliment über dieses seltene Auto fallen zu lassen.

Wahrscheinlich geben Fürsten mehr Trinkgeld, aber zum zweiten Mal drückte ich ihm eine Francs-Banknote in die Hand: Es kam von Herzen! Wir verstauten die Siebensachen im Kofferraum und tauchten in Nizza's Rush-hour-Morgenverkehr. Dieser stellte sich als ziemlich def-

tig heraus, vor allem, wenn man die Route nicht genau kannte. So kam es, dass wir schön entlang der Meeresküste dahinglitten und dabei ständig von Töffs und Rollern überholt wurden. Das nahe Italien lässt grüssen! Wir verirrt uns dabei in einige Villen- und Hotel-Viertel in Monaco und konnten uns etwa vorstellen, wenn dort ein Formel 1-Rennen stattfindet. Es wird wohl kaum schneller, dafür umso prominenter über die Strecke gefahren ... Kurz vor Menton, der letzten französischen Stadt umrundeten wir das Cap Martin und fanden ein Strand-Café, welches zwar noch nicht richtig offen war, aber immerhin ein kleines Frühstück mit verschiedenen Käse-Sorten und Brot offerieren konnte. Während unserem Aufenthalt wurden die Tische vorbereitet und die Sonnenschirme aufgespannt, draussen glitzerte das Meer und ein Ausflugsboot aus Italien brachte Touristen für Tauchgänge.

Uns blieb aber leider nicht allzu viel Zeit, die Ruhe und zu geniessen, wollten wir doch den Heimweg ohne Autobahnetappen bewältigen. Über kleinste Strässchen windeten wir uns in die Höhen der Küstengebirge und ihrer idyllischen Pässchen, vorbei an Brücken und alten Bahntrassees, die schon seit vielen Jahrzehnten wohl ruhen. Trotz Hochsaison waren nur wenige Touristen unterwegs und bei schönstem Wetter ging ein frischer Wind. Der Tende-Pass war der absolute Höhepunkt unserer Heimreise. Über 40 Spitzkehren schraubte sich die Strasse an einem Hang empor. Dass er noch Schotter hat, davon hatte der Polizist in Frankreich nichts gesagt, als ich ihn fragte, ob er überhaupt für Autos befahrbar wäre. So kam es, dass Luzias Cabi ab diesem Pass nicht mehr nur hellblau, sondern ganz schön eingepudert daherkam. Auf der italienischen Seite war der Pass geteert und ab der Hauptstrasse, die als Anfahrt zum ganzjährig befahrbaren Tende-Tunnel ausgebaut war, ging es wieder sehr touristisch zu und her. Viele waren unterwegs mit dem Velo, andere mit dem Wohnmobil, daneben aber auch Trucks aus allen Herren Länder: Die Zivilisation hatte uns wieder eingeholt! Doch wir blieben unserem Grundsatz treu und steuerten über Cuneo, Fossano, Bra Richtung Asti, einer abwechslungsreichen und im Verhältnis zur langen Poebene recht hügeligen Landschaft. Auf einer Nebenstrasse steuerten wir ab da direkt nach Norden, westlich von Novarra, wobei wir die uns bestens bekannten Autobahnen überquerten. Unser nächstes Ziel war das Centovalli, welches bei Domodossola beginnt. Ich kannte den Lago d'Orta bisher nicht und war erstaunt ob der vielen Camp-

ingplätze und Hotels, die sich dem Ufer entlang zogen. Nach Gravellona Toce fuhren wir dann doch auf der Schnellstrasse, da es schon gegen 6 Uhr abends ging: Der Nachhauseweg war noch lang.

Das Centovalli kannte ich nur aus den Schulbüchern und ich kann mich nicht erinnern, dass ich es schon je gefahren bin. Mit dem Auto ist es aber schon fast gewagt, da es viele Stellen hat, die nur einspurig zu befahren sind. Von den Töfffahrer liessen es die meisten fliegen und, da ich die italienische Mentalität von Kurvenschneiden kenne, war es mir nicht immer wohl bei den Beobachtungen aus dem Auto. Die meisten Schweizer waren aber wohl schon vorher durch dieses Nadelöhr gefahren, weil ja auf der Schweizerseite das Nationalfest gefeiert wurde. Als wir um 19 Uhr über die Grenze kamen, sahen wir beflaggte Häuser und Strassen, die wohl alle uns Heimkehrern zur Ehre hergerichtet worden waren! Über Locarno fuhren wir in Richtung Bellinzona und dann weiter auf der Hauptstrasse in Richtung San Bernardino, wo wir aber schliesslich trotzdem den Tunnel benutzen mussten. Sonst wären wir noch später als um 21 Uhr in Thusis zum Nachtessen gekommen. Als wir um etwa 22 Uhr den letzten Teil der Rückfahrt antraten, konnten wir durch das ganze Bündner Land bis in die Flumserberge die Höhenfeuer geniessen. Auf dem Weg über Schmerikon und das Zürcher Oberland sahen wir hunderte von Raketen in den Himmel steigen, ein wirklich schönes Erlebnis zum Ende eines sehr langen Tages, der am Morgen noch in Nizza am Meer begonnen hatte. Die Memorial-Tour wird uns bestimmt ebenso toll in Erinnerung bleiben wie das Original, auch wenn sie, oder eben weil sie mit dem betagten Cabriolet, welches uns munter über die Berge getragen hat, stattgefunden hat.

Anmerkung: Diese Fahrt würde sich gut in vier bis fünf Tagen ohne Stress fahren lassen. Auch müsste man sich überlegen, ob es sich nicht lohnen würde, einen ganzen Tag Nizza einzulegen: Der Reiz dieser Stadt hat in den vielen Jahren nichts eingebüsst, einzig die Preise sind natürlich imposant gestiegen. Doch wenn man sich nicht ein Hotel am Meer leisten will, so kann zu einem Drittel des Preises in einem Dorf in den Bergen, nur wenige Kilometer ausserhalb Nizzas problemlos übernachtet werden. Die Gegend reizt uns so sehr, dass ich versuche, im Winter Motorradferien für die, die's nicht lassen können, anzubieten. Aber bestimmt nicht für GoldWing-Fahrer!