

## Transalp 2012 - Zehn Jahre bis Orange

Datum	Donnerstag, den 06. September 2012	Unterkunft	Hotel La Vallee
Routenverlauf	Heremence - Thyon 2000 - La Meina - Super Nendaz - Nendaz - Tracouet - Bisse de Saxon - Croix de Coeur - Verbier - Sarreyer - Lourtier	Telefon	027 778 11 75
		Preis	68,- € ÜF
Tiefster Punkt	Lourtier, 1.050m ü. NN	Zimmer	☺ ☺ ☺
Höchster Punkt	La Meina, 2.228 m ü. NN	Frühstück	☺ ☺ ☺
Distanz	69 km	Abendessen	☺ ☺ ☺
Höhenmeter	↑ 2.630 m ↓ 2.870 m	Preis/Leistung	☺ ☺
Hilfsmittel	Seilbahn Nendaz - Tracouet	Wohlfühlfaktor	☺ ☺ ☺

### 6. Tag

Etwa um vier Uhr morgens war Schluss mit lustig. Die ersten Pendler hatten sich auf den Weg in Richtung Tal aufgemacht. Sie waren wohl alle zu spät dran und mussten deshalb mit Tempo siebzig und im zweiten Gang durch die Ortschaft eilen. Eine Stunde später erhalten sie Verstärkung durch verschiedene Lkw. Vor allem die Müllabfuhr zaubert Abwechslung in das eintönig einheitliche Motordröhnen. Es scheppert, dass eine Freude ist. Und auch der Rückwärtsgang wird durch einen freundlichen und durchdringenden Signalton unterstützt. Obwohl wir mittlerweile die Fenster verriegelt haben, führt kein Weg mehr zurück in den Schlaf. Als wir zum Frühstück antreten, sind wir froh, nur auf die Wirtin zu treffen. Einen gut gelaunten Menschen könnten wir jetzt wirklich nicht ertragen. Ich vermute, sie hat ihr Zimmer auch auf der Straßenseite. Gerne nehmen wir heute Abschied von unserer Unterkunft und freuen uns auf die Straße hinauf nach Thyon. Diese führt gleich am nächsten Straßenabzweig nach oben.

Die Strecke ist weder landschaftlich noch architektonisch ein Höhepunkt unserer Reise. Die Landschaft ist gespickt mit mehr oder weniger großen Bettenburgen, die wohl in erster Linie zwischen Dezember und März genutzt werden. Auf halber Strecke nach oben existiert so etwas wie ein Zentrum. Die hier untergebrachten Geschäfte



## Transalp 2012 - Zehn Jahre bis Orange

haben, wie kaum anders zu erwarten war, geschlossen. Nur hinter einer Tür brennt ein Licht. Es ist eine Bäckerei.

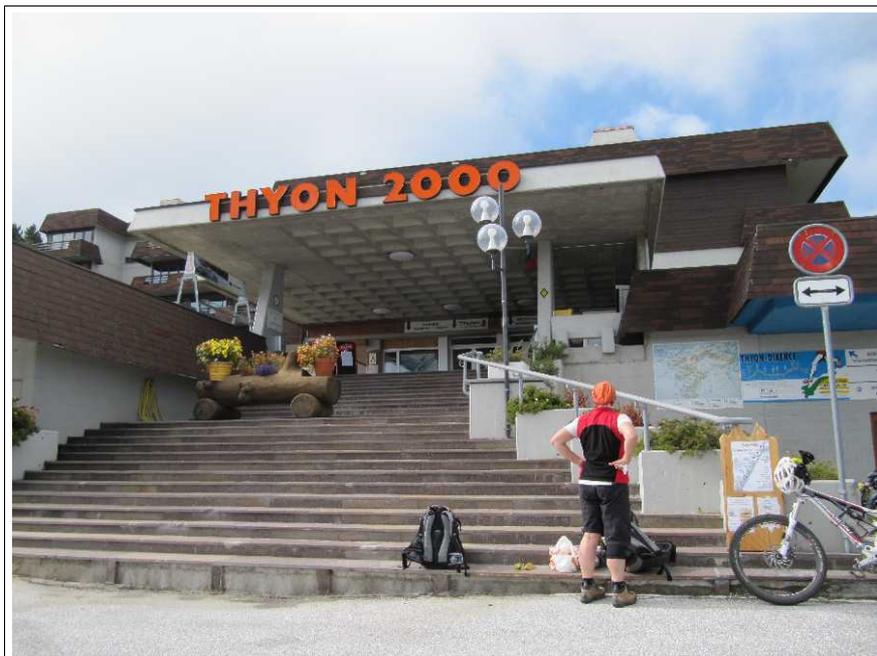
Die Auswahl ist erschreckend klein. Wir erfahren, dass wir vorbestellen hätten müssen. Immerhin bekommen wir zwei nicht ganz billige Rosinenschnecken. Wir vertilgen unsere Teilchen gleich vor der Tür neben dem Schild einer Bushaltestelle.

Vor einer halben Stunde wäre hier ein Bus durchgekommen, der bis hinauf zum höchsten Punkt der Straße fährt. Ich kann mich auch erinnern, dass wir kurz nach unserem Start in Heremence von einem weißen Bus überholt worden sind. Die Chance auf eine gemütliche Auffahrt haben wir damit wohl verpasst. Erst am Nachmittag fährt wieder ein Bus nach oben.



Unterwegs verfolge ich ein Murmeltier, das sich mitten auf der Straße gesonnt hat. Sein Bau liegt direkt in der Straßenböschung. Eine Minute Warten-mit-der-Kamera-in-der-Hand wird belohnt.

Zu früher Mittagsstunde stehen wir vor der riesigen Eingangstreppe zum Palast von Thyon 2000. Ein Lageplan zeigt uns die Dimensionen dieser gigantischen Touristenlegebatterie. Ehrfürchtig verharren



wir auf der untersten Stufe und packen unsere Brotzeit aus. Der eine oder andere Sommergast wohnt doch auch hier. Alle fünf bis zehn Minuten rollt ein Auto in die Tiefgarage hinein oder heraus. Bevor es weitergeht, haben heute unsere Bremsen einen Inspektionstermin. Ein Pärchen an meinem Rad muss dringendst ausgetauscht werden. Diese Beläge waren letztes Jahr noch in den Pyrenäen unterwegs. Dieses Jahr mussten sie noch nicht

## Transalp 2012 - Zehn Jahre bis Orange

viel leisten. Wenn man unsere diesjährigen Vorbereitungstouren an einer Hand abzählt, bleibt mehr als ein Finger zum bohren frei.



Auf den nächsten Kilometern hätte ich auf die Bremsbeläge allerdings verzichten können. Es gibt nichts zu bremsen. Mehr oder weniger auf einer Höhenlage queren wir großräumig das Skigebiet. Wir sind noch nicht besonders weit gekommen, als uns bei einer Orientierungspause eine schwarz gekleidete und mit Getränkekübel bewaffnete Langstreckenläuferin überholt.

Wir schließen bald wieder auf und können im leicht fallenden Teil der breiten Piste auch leicht überholen. Kaum sind wir vorbei, kommt auch schon eine Kurve und gleich dahinter wechselt auch noch die Gefällsrichtung. Unter Aufbietung aller verfügbaren Ressourcen schaffe ich es gerade noch, als Erster am Ende der Steigung anzukommen. Von Elisabeth ist nichts mehr zu sehen. Ich lasse der schwarzen Dame den Vortritt und warte. Zehn Minuten später wiederholt sich das Spiel mit leicht geändertem Ausgang. Dieses Mal werde ich fünfzig Meter vor dem Ende des Anstiegs überholt. Ein drittes Mal bleibt uns erspart. Wir schaffen es nicht mehr, sie noch einmal einzuholen.

Nach einem viel zu kurzen Trailstück verlieren wir auf einer Piste schnell an Höhe und stehen schon bald auf einer riesigen asphaltierten

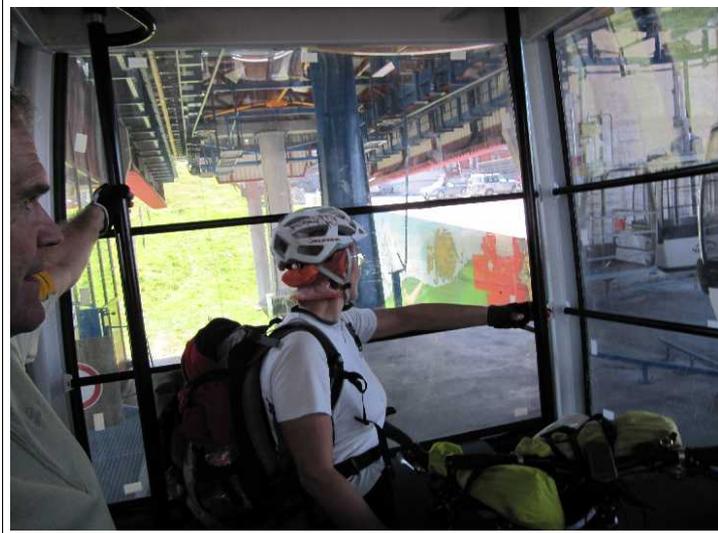
Fläche, die von Liftstationen umzingelt ist. Die Uhrzeit passt. Um vierzehn Uhr sollte es kein Problem sein, unseren Plan in die Tat umzusetzen: wir wollen mit der Seilbahn hinauf zum Col des Gentianes. Der Pass trennt uns von Verbier, dem heutigen Tagesziel. Dem Internet war zu entnehmen, dass sogar der örtliche Tourismusverband die Seilbahn-Auffahrt mit dem Rad empfiehlt, um danach nach Verbier abzufahren.

Am riesigen Kassenhaus steht eine noch riesigere Infotafel. Viele Lifte sind hier eingetragen. Nur an einem einzigen Lift leuchtet ein grünes Licht. Es ist der Sessellift, der dahin führt, wo wir gerade hergekommen sind. Eine verwirrende Situation zeichnet sich ab. Ich hatte nicht die Absicht, um diese Tageszeit noch 1200 Höhenmeter aus eigener Kraft zurückzulegen. An der Kasse gibt es eine weitere Tafel mit Leuchtschrift. Der Lift zum



## Transalp 2012 - Zehn Jahre bis Orange

Col des Gentiannes läuft, nur nicht jetzt, sondern erst wieder am Samstag. Wir sind zwei Tage zu früh dran.



Wenigstens ist das kostenlose WIFI an der Talstation auch wochentags in Betrieb. Wir recherchieren. Der Blick in Google Maps ist erschreckend. Außen herumfahren bedeutet eine kleine Weltreise durch völlig zersiedeltes Gelände über viele Straßen. Keine sehr verlockende Aussicht. Die einzige Alternative scheint der Pass Croix de Coeur zu sein. Auf der Karte machen wir auch eine Alternative zur Straße aus. Hundert Meter über uns läuft ein Weg immer auf einer Höhe um den halben Berg herum.

Ein Forstweg bringt uns in der gewünschten Richtung nach oben. Eine Viertelstunde später stehen wir verschwitzt an einem Schweizer Schilderbaum. Neben ein paar kleinen gelben Schildern mit schwarzer Inschrift ist eine etwas auffälligere Hinweistafel angebracht. Das Radfahren ist hier strengstens verboten. Es scheint nicht unser Tag zu sein. In zwei Minuten sind wir wieder unten. Resigniert treten wir in die Pedale, um den Asphalt hinter uns zu bringen.

Eine halbe Stunde später sind wir gerade in einer leicht ansteigenden Auffahrt, als links neben der Straße eine große Halle auftaucht, auf deren Rückseite in regelmäßigen Abständen kleine Kapseln herauskommen und bergauf schweben. Magisch angezogen biegen wir ab. An der Kasse bekommen wir alle nötigen Auskünfte. Räder passen in die kleinen Gondeln. Sie werden auch mitgenommen. Der Radtransport ist umsonst. Auf der anderen Seite kann und darf man mit dem Rad bergab fahren.

Auch in der Karte sieht es so aus, als ob wir hier die Möglichkeit einer Abkürzung gefunden hätten. Mit einer langen Querung auf der anderen Seite des Berges können wir die Auffahrt zum Croix des Coeurs deutlich verkürzen. Wir kaufen zwei



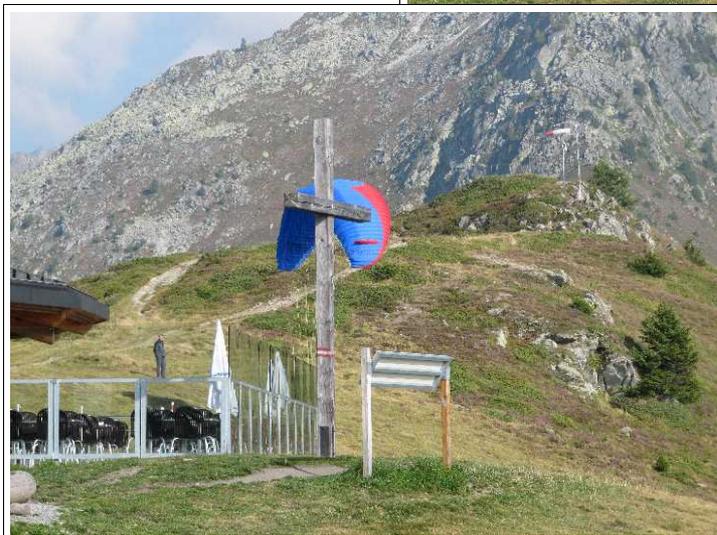
## Transalp 2012 - Zehn Jahre bis Orange

Tickets und stopfen uns und unsere beiden Räder mit Müh und Not in eine Gondel. Es geht achthundert Meter nach oben.

Die Abfahrt ist gleich vorbei. Knapp fünfhundert Meter sind auf der breiten Forststraße zwar langweilig, aber kosten auch nicht viel Zeit. An einer Verzweigung bleiben wir links. Von hier sollte es den Hang querend direkt hinüber zur Straße gehen, die zum Croix de Coeur führt. Die ersten Minuten auf der breiten Piste laufen gut. Dann kommt wieder einmal ein Schild. Auch hier ist das Radfahren verboten. Um kurz vor fünf Uhr am Nachmittag haben wir wirklich keine große Lust auf weitere und völlig sinnlose Umwege.

Menschen gibt es hier ohnehin nicht in frei laufender Art.

Eine gute halbe Stunde später erreichen wir die Straße Richtung Croix de Coeur. Sollte die hinter uns liegende Strecke einmal befahren werden dürfen, wäre sie ganz nett mit hübschen Trailpassagen und schönen Ausblicken. Bis vor wenigen Tagen muss eine Befahrung sogar noch erlaubt gewesen



sein, ansonsten hätten wir nicht so viele Reifenspuren entdeckt.

Die Straße zum Pass ist wohl für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Sogar Radfahren ist erlaubt. Weder wir noch die uns überholenden Autos fahren hier schnell. Die ungeteerte Strecke ist für Vierräder einfach zu holprig.

Ich bin schon wieder losgefahren, als von hinten ein Hilferuf ertönt. Ich warte.

"Mein Rad wackelt so komisch, ich kann gar nicht mehr richtig fahren". Der äußere Eindruck gibt allerdings keinen Anlass zur Sorge. Das Rad sieht völlig intakt aus. In beiden Laufrädern ist auch kein Seiten- oder Höhengschlag zu erkennen.

"Das sind wahrscheinlich nur die Bodenwellen hier. Da wackelt das Rad halt." erläutere ich Elisabeth meine Diagnose. Sie steigt wieder auf, fährt an, rollt zehn Meter und steigt schimpfend wieder ab.

## Transalp 2012 - Zehn Jahre bis Orange

Ich mache selbst einen Praxistest. Um Kraft zu sparen, fahre ich bergab. Kaum hab ich etwas Tempo gemacht, fängt das Hinterrad wie wild zu schlingern an. Ich bekomme gerade noch den Fuß auf den Boden, bevor ich abgeworfen werde.

"Da, glaubsch mer jetzt" verfällt Elisabeth in tiefsten Augsburger Dialekt. Ich glaube ihr.

Bei der folgenden, etwas gründlicheren Untersuchung des Fahrwerks finde ich schon bald die Ursache des Übels. Die Schraube im Lager direkt hinter der Kurbel ist fast vollständig aufgedreht. Nach einer weiteren Umdrehung halte ich sie auch schon in der Hand. Die hintere Schwinge hatte ein Seitenspiel von mehreren Zentimetern.

Nur mit Fingerkraft schraube ich die Teile wieder zusammen. Besonders fest wird das natürlich nicht. Dazu benötigt man einen 10er Inbus. Unser Werkzeug endet mit einem 8er Inbus. Mit Unterstützung durch zwei Taschenmesser schafft es auch der kleinere Schlüssel, etwas mehr als nur Fingerkraft aufzubringen. Das vorgeschriebene Drehmoment haben wir aber sicher nicht erreicht. Ab sofort wird halt jeden Kilometer angehalten, um die Schraube zu kontrollieren.

In ein paar wenigen, langgezogenen Kehren geht es zuerst durch Wald und dann offenes Gelände zum höchsten Punkt mit Parkplatz, Restaurant und Startplatz für Gleitschirmflieger. Eine Sitzbank ist so optimal platziert, dass wir gar nicht anders können, als uns dort niederzulassen. Direkt vor uns steht das riesige Massiv des Grand Combin und leuchtet in der Abendsonne. Aus dem grellen Weiß wird langsam ein zartes Rosa. Direkt neben uns starten Gleitschirme in die Abendthermik.



Bis nach Verbier ist es nicht weit. Zuerst über die breite Schotterpiste und bald danach auf glattgebügeltem Asphalt verhilft uns die Schwerkraft zu einem ordentlichen Tempo. Erst an einer Bäckerei halten wir wieder an. Mit einem großen Baguette am Rucksack verfahren wir uns bald danach im Gestrüpp der örtlichen Umleitungen.

Der Ort ist gezeichnet von vielen Baustellen auf und neben der Straße. Das GPS hilft hier nur noch wenig. Erst ziemlich weit unten im Ort finden wir den Abzweig in Richtung Sarreyer. In Verbier hält uns nichts. Es wäre schon spät genug für heute, aber hier ist es uns zu hektisch. Es wuselt in den

## Transalp 2012 - Zehn Jahre bis Orange

Straßen nur so. An allen Ecken und Enden stehen große Fahrradläden und auch in den Straßen rollen eine Menge schwerer Maschinen herum. Ich frage mich nur, wo die hier fahren. Schließlich ist fast an jeder Ecke abseits der Hauptstraße ein Verbotsschild für Räder platziert.

Auf der Strecke nach Sarreyer treffen wir zwar nicht auf Autos, aber eine ganze Menge Jogger. Wir haben bald wieder dasselbe Problem wie heute Vormittag. Die Strecke geht rauf und runter. Mal sind wir schneller, mal die Jogger. Wenn vor allem Elisabeth eines gar nicht mag, dann sind es Rennen mit Fußgängern. Ich muss allerdings zugeben, dass es schon etwas frustrierend sein kann, wenn einen zwei ältere Herren gemütlich plaudernd und ohne schweres Atmen einfach so überholen.

In Sarreyer scheint es keine Übernachtungsmöglichkeit zu geben. Im nächsten Ort ist das Angebot deutlich besser. Ein gepflegtes Haus sieht zwar nicht ganz billig aus, wirkt aber sehr einladend. Elisabeth wird mit einer absoluten, Anfang der Woche noch undenkbaren Preisobergrenze an die Rezeption geschickt, bis zu welcher sie freie Hand hat.

Wir bekommen unter knapper Einhaltung der Preisobergrenze ein Zimmer und unsere Räder eine Garage. Auf Anhieb fühlen wir uns hier wohl. Es ist ein Unterschied wie Tag und Nacht zwischen hier und unserer gestrigen Unterkunft. Um auch bezüglich des Essens einen direkten Vergleich zu haben, bestellen wir wie gestern ein Tomatenfondue. Es schmeckt und das nicht nur, weil die beiden Wirtsleute so freundlich und zuvorkommend sind. Der letzte Abend auf Schweizer Boden stimmt uns wieder versöhnlich.

