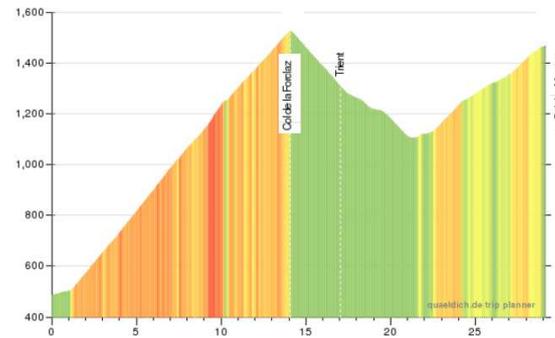
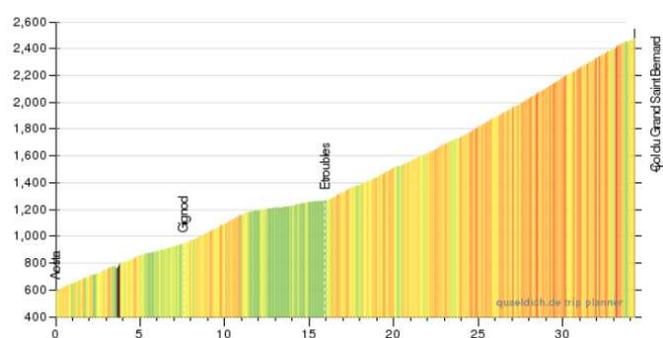
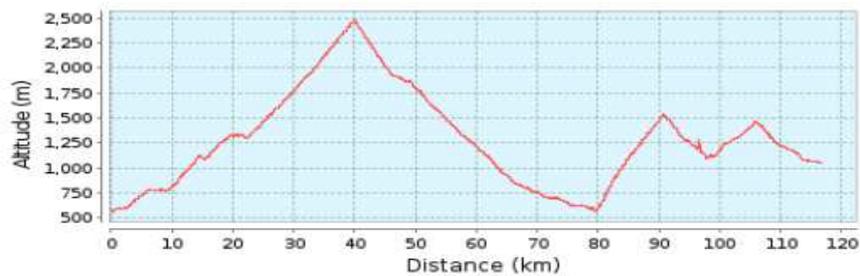


# Roadbook Tour de France 40 2017

## Tag 1 (116km/3310hm, Bus: Peda):

Aosta – Col du Gr. St. Bernard – Martigny – Col de la Forclaz – Col des Montets – Chamonix



🇨🇭 🇮🇹 Col du Grand St. Bernard (2473 m) - Südrampe ab Aosta 34 km 1886 Hm ★★★★★★ ★★★★★

Die 70 km lange Passstraße des Grossen St. Bernhard verbindet Aosta in Italien mit dem schweizerischen Martigny (460 m) im Norden. Um 1050 wurde auf der Passhöhe von [Bernhard von Aosta](#) das [Hospiz auf](#)

[dem Grossen Sankt Bernhard](#) gegründet, das auch dem Pass seinen heutigen Namen gab. Hier wurde die Hunderasse [Bernhardiner](#) als Rettungshunde für die Suche nach Lawinen-Opfern gezüchtet und vor allem durch [Barry](#), der über 40 Menschen das Leben gerettet haben soll, weltweit bekannt gemacht.

Ab Aosta (583 m) steigt die Straße auf den ersten 2 km durch die Vororte mit fast 8% an. Anschließend lässt die Steigung spürbar nach. Im unteren Bereich nach knapp 4 km bei Variney, kurz vor der ersten Serpentinengruppe, rechts von der Hauptstraße abbiegen. Wenige Kilometer weiter hält man sich links und erreicht über Allain direkt hinter Etroubles wieder die Hauptstraße, die im weiteren Verlauf zunehmend beeindruckend ist. Kurz hinter Etroubles befindet sich sogar eine kurze Steilstelle mit bis zu 10%. Endlich, nach knapp 20km in 1610 m Höhe zweigt die Strecke zum Pass nach rechts von der Hauptstraße ab. Bei leicht nachlassender Steigung folgt man dem Flusslauf in ein Seitental. Hierbei sind zweimal zwei Serpentinengruppen zu überwinden, bevor die Strecke nach knapp 24 km den Fluss mit einer 180° Kurve nach links überquert. Hierbei sieht man die Tunnelstrecke, die überdacht deutlich höher am Hang des Tales entlang führt. Direkt darunter erkennt man den eigenen weiteren Streckenverlauf. Mit zwei langen Geraden und einer Kehre gewinnt die Strecke zunächst talauswärts bei jetzt wieder höherer Steigung von etwa 7% an Höhe. Dabei unterquert man die Tunnelstrecke und verringert beständig die Höhendifferenz zu selbiger. Wenig weiter windet sich das Tal nach links – die Tunnelstrecke biegt hier nach rechts und verschwindet endlich auf 1875 m Höhe im gegenüberliegenden Hang. Wir folgen dem Tal, das wenig später in einem Kessel endet. Jetzt oberhalb der Baumgrenze wird die Landschaft immer beeindruckender, und für sich betrachtet hätte der folgende Abschnitt die Landschaftliche Höchstnote verdient. Geradeaus erblickt man hoch über einem ein Gebäude. Dort ist noch nicht der Pass, sondern nur ein weiterer höher gelegener Talkessel – von hier aus etwa auf halber Strecke zum Pass. Auf dem Weg dorthin überquert man etwa bei km 27 wieder den Fluss. Hier beginnt der steilste Teil der Steigung. Wieder mit nur einer Kehre und zwei langen Geraden, zunächst nach links, steigt die Straße mit gut 8% am Rand des Kessels empor und erreicht den oberen Talkessel. Mit bizarrem Muster gewinnt die Strecke am Boden des zweiten Kessels an Höhe und erreicht schließlich dessen Rand. Im Uhrzeigersinn führt die Strecke fast unvermindert stark steigend am Hang entlang, und erreicht nach gut 33km die Passregion. Der höchste Punkt der Strecke (2469 m) liegt noch knapp einen Kilometer weiter und gut 10 m höher auf der Schweizer Seite des jetzt vor einem liegenden Sees.

Die Abfahrt ist auf den ersten 7km kurvenreich und landschaftlich ein Genuss. Direkt an der ersten Kehre lohnt es sich nochmals anzuhalten, um die Aussicht zu genießen. Die weitere Abfahrt bietet landschaftlich wenig Reize (nur wenige scharfen Kurven und nur zweimal zwei Serpentinengruppen).

 Col de la Forclaz (1526 m) und  Col des Montets (1461 m)

31,5 km 1419 Hm 

Der *schweizerische* Col de la Forclaz ist eine Hauptverkehrsstraße vom schweizerischen Martigny ins französische Chamonix. Er bietet eine Möglichkeit, um von den westschweizer Pässen in die savoyer Alpen zu gelangen. Es gibt weiter westlich in Frankreich einen weiteren [Col de la Forclaz](#).

Von Martigny geht es zuerst auf der Straße, die auch zum großen Sankt Bernhard führt, aus dem Ort heraus. Die Straße steigt nur leicht an, maximal 2%. Am ersten Kreisverkehr geht die Straße zum Col de la Forclaz ab.

Die Steigung geht sofort auf über 8% und hält dies auch die nächsten 14 Kilometer bei.

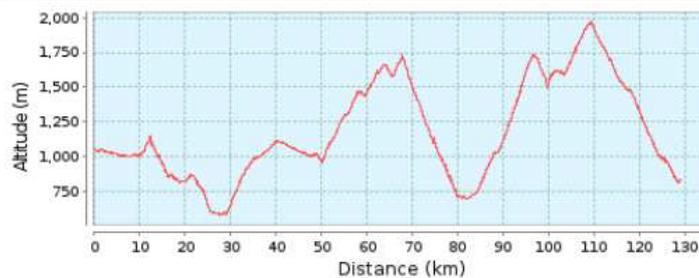
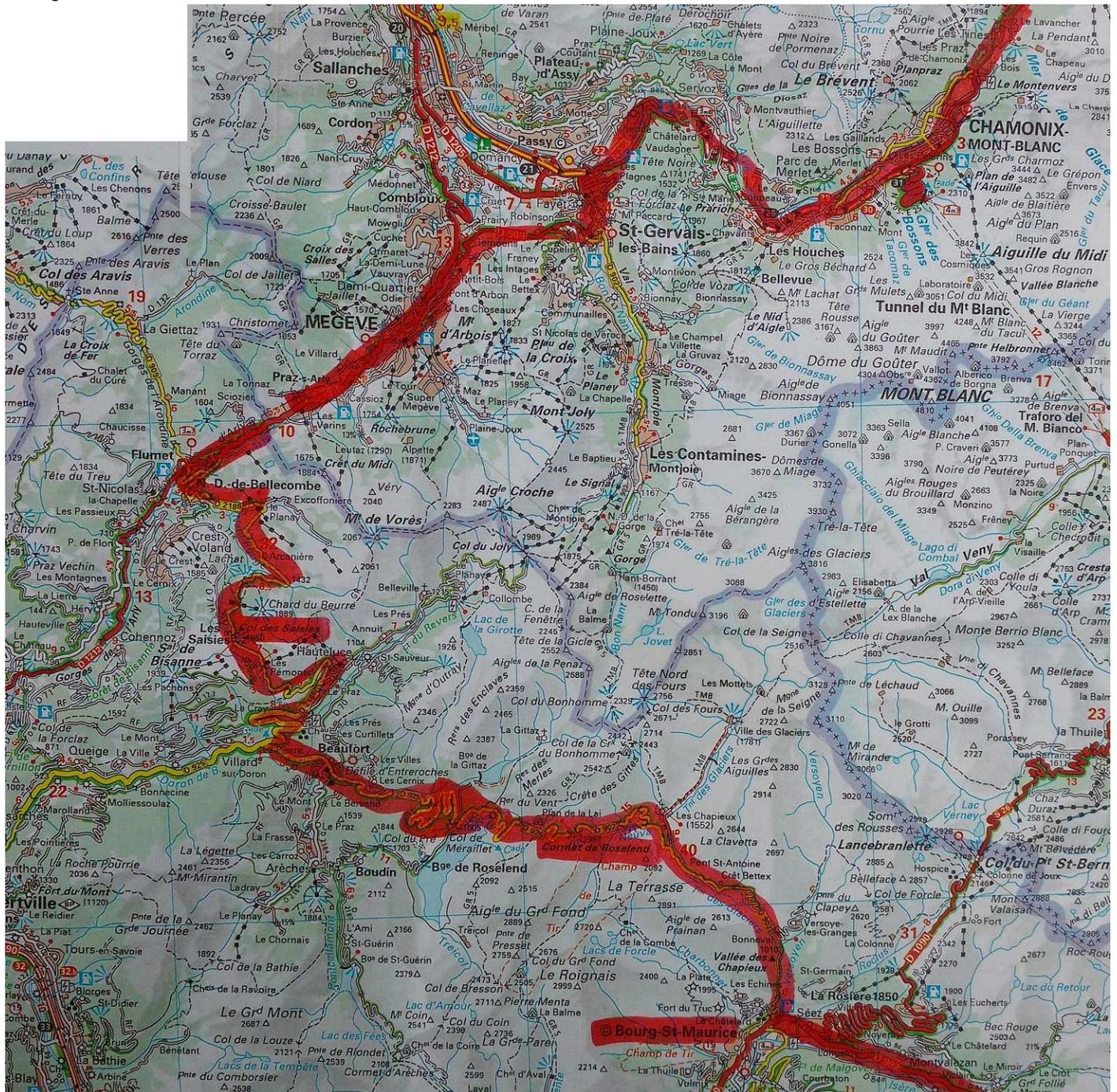
Durch die Weinberge geht es bis zur ersten Kehre. Bei Kilometer 6 enden die Weinberge und man fährt durch dichten Wald, der aber wegen der Breite der Straße kaum Schatten bietet. Kurven gibt es erst ab Kilometer 9, beim Kilometer 10 folgen 4 langgezogene Serpentinengruppen bis Kilometer 14. Hinter der letzten Spitzkehre kann man schon die Passhöhe sehen, zu der sich die Straße jetzt durch Weiden und fast durchgehend gerade hinzieht. Auf dem Weg zum Pass ist der Straßenbelag fast immer gut, die Straße ist breit.

Auf der Abfahrt wird die Straße schlechter, es gibt einen **500 Meter langen unbeleuchteten Tunnel**.

An den Orten Trient und Gietroz vorbei geht es abwärts bis zur schweizerisch/französischen Grenze in Le Chatelard auf 1100 Meter Höhe. Hier beginnt die sehr schöne Auffahrt zum Col des Montets, die mit maximal 7 % auf kurvenreicher Straße 6,5 Kilometer lang durch Wald, Wiesen und an den Wintersportorten Vallorcine und le Morzay zur Passhöhe führt. Von hier aus beginnt die endgültige Abfahrt nach Chamonix.

## Tag 2 (129km/3280hm, Bus: Gerdschi):

Chamonix – (Col de) Megeve – Flumet – Col de Saisies – Villard sur Dorone – Col du Pre – Cornet de Roselend – Bourg St. Maurice



Col de Megève (1115 m) - [Nordostaufahrt von Le Fayet](#)

11,4 km 526 Hm ★★★★★ ★★☆☆☆

Den Col de Megève fährt man als Transitpass, wenn man aus dem oberen Arve-Tal bei Cluses oder St.-Gervais-les-Bains unterwegs ist ins Isère-Tal um Albertville. Dabei überwindet man zwar etwa 500 Hm, die breit ausgebaute Verbindungsstraße und das hohe Verkehrsaufkommen trüben den Fahrspaß jedoch gewaltig.

Wie auch immer: der Col de Megève liegt östlich des Aravis-Massivs und verbindet Flumet mit dem Becken von Sallanches. Der Col de Megève ist ein breiter Sattel, auf dem der gleichnamige Wintersportort liegt. Da der Sattel oben flach ist, lässt sich eine Passhöhe nicht genau lokalisieren. Das alles heißt allerdings nicht, dass die Nordseite mit der Aussicht aufs Becken von Sallanches und das Montblanc-Massiv nicht landschaftlich interessant wäre – und auch die Gorges de l'Arly auf der Südseite ist recht hübsch.

In Le Fayet sucht man an der Hauptstraße den Abzweig zum Ortsteil Le Fayet Niveau. In vielen engen Kehren führt die kleine Straße zunächst durch ein Wohngebiet, dann durch Wald den Hang hinauf. Die Steigung liegt recht gleichmäßig bei ca. 7 %. Allerdings sind die Kehren innen mit Vorsicht zu genießen. Das gilt besonders für die letzte nach 3,7 km. Auf den letzten Metern vor dem Abzweig wird es ohnehin deutlich steiler, und Gegenverkehr zwingt einen hier in die extrem steile Innenkehre.

An dieser Stelle biegt man rechts ab auf die D909 nach Megève, und es wird deutlich flacher, da die Straße nun am Hang entlang führt. Ab hier folgt landschaftlich reizvollere Teil der Strecke. Auf den nächsten knapp 2 km bis Freney hat man noch gut 4 %, kurz darauf wird es aber mit gut 2 % fast flach. Dafür öffnet sich jetzt die Sicht auf das Becken von Sallanches, man sieht sehr schön den Querschnitt des Tales, wie der Gletscher es früher geformt hatte.

An einem Parkplatz auf der rechten Seite sollte man unbedingt kurz anhalten und zurück schauen. Man blickt geradewegs auf den knapp 4 km höheren aber nur 15 km entfernten Mont Blanc. Die Strecke führt dann in einem weiten Linksbogen über Wiesen, und der Blick fällt auf die wilde Nordseite des Aravis-Massivs.

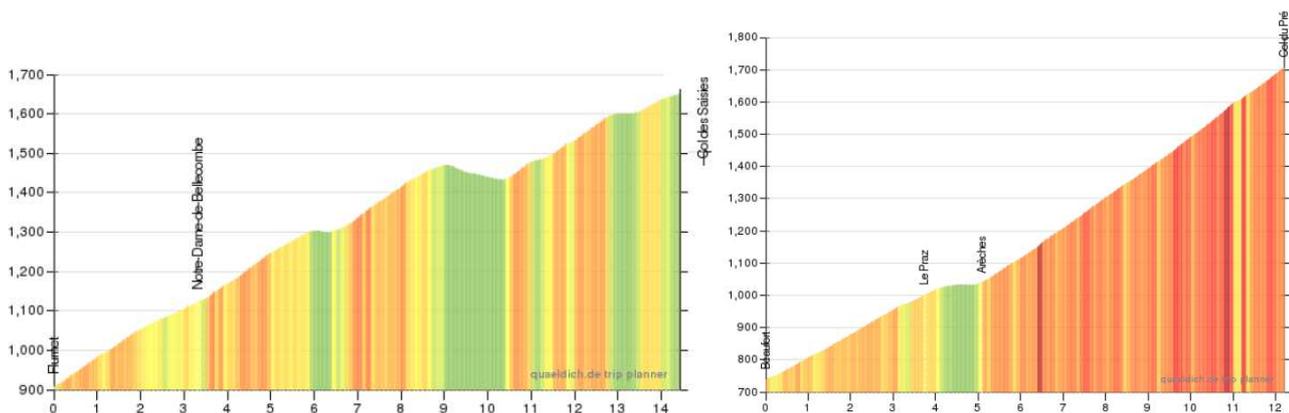
Am Kreisel trifft man auf die N212, also das Ende der Nordwestauffahrt, und nimmt die Ausfahrt nach Megève. Vom Kreisel hat man noch etwa 2 km bei gut 3 % zu fahren. Die Passhöhe liegt zwischen dem Vorort Demi-Quartier und dem Ortseingang von Megève. Ein Schild gibt es nicht. Knapp 500 m bleibt man auf der Maximalhöhe, dann fällt die Straße wieder leicht ab.

#### Col des Saisies (1650 m) - [Nordauffahrt von Flumet](#) 14,5 km 780 Hm ★★★★★★☆☆☆☆

Der Pass ist eigentlich ganz nett und eine ordentliche Auffahrt in idyllischer Umgebung bekommt man auch hier (wenn man den Skiort Les Saisies mal ausblendet), und dazu noch schöne Ausblicke in Richtung Aravis-Kette und der Hochalpen des französisch-italienischen Grenzgebiets.

Der Anstieg zum Col des Saisies beginnt in Flumet mit der Überfahrt der tiefen Arly-Schlucht auf einer malerischen schmalen Steinbrücke. Direkt nach der Brücke folgen zwei oder drei kurze und steile Serpentinaen, bevor die D218 sich ihren Weg den Hang hinauf mit angenehm zu bewältigender Steigung fortsetzt.

Wieder steiler wird es ab Notre Dame de Bellecombe. Ab einer Linkskurve steigt die Straße wieder stetig an. Nun folgen noch 4 nicht zu steil ansteigende km. Kurz vor der Passhöhe auf 1650 m fährt man durch einen Kreisverkehr geradeaus (Passschild 150 m dahinter).



#### Col du Pré (1748 m) - [Nordwestrampe ab Beaufort](#) 13 km 1008 Hm ★★★★★★☆☆☆☆

Der Col du Pré führt von Beaufort über Arèches zum Lac de Roselend und kann somit als bester Anfahrtsweg zum Cormet de Roselend angesehen werden (landschaftliche Schönheit und Verkehrsbelastung besser als bei direkter Verbindung über die D925). In Beaufort fährt man die D218 Richtung Arèches und sofort geht es mit einem Kehren-Sixpack und einer zweiten Kehrenguppe als Nachschlag zur Sache, die Steigung beträgt zuerst kurz bis zu 10%,

dann 6-7%, bevor es bei Kilometer 4 fast flach wird. Aus Arèches hinaus führt die Steigung für die nächsten 7km mit 9-11%, hat aber zwischendrin immer wieder steilere Rampen. Dieser Pass ist kein Zwerg! Die Anfahrt liegt auf einem schattenlosen Nordhang, und da man noch nicht wirklich im Hochgebirge ist, wird es meist recht warm. Die Straße hat nicht den besten Asphalt, sie ist aber passabel befahrbar, als Abfahrt eher ungeeignet.

Nach zwei Kilometern über Almwiesen erblickt man Boudin, ein Dorf, das komplett im ursprünglichen Savoyer Baustil belassen wurde: Holzbauten mit weit vorstehenden Dächern, unter denen Brennholz zum Trocknen gestapelt wird. Man hat von hier aus auch einen super Blick über das Tal. Drei Kehren hinter Boudin fährt man in den Wald hinein, der aber wenig Schatten spendet. Auf knapp 1700 m Höhe wird die Straße flacher und man erreicht das alte Passschild (1703 m, niedrigster Punkt des Taleinschnitts/Übergangs) an einem Rastplatz zur Rechten. Die Straße knickt dann nach rechts ab, führt noch einen knappen Kilometer relativ flach weiter und erreicht das neue Passschild mit 1748 Metern (höchster Punkt der Straße).

Kurz hinter dem Pass mit einer tollen Aussicht auf den hundert Meter tiefer liegenden Stausee und die umliegenden Berge belohnt.

### ■ Cormet de Roselend (1968 m)

Der Cormet de Roselend ist eine der abwechslungsreichsten Strecken der Alpen und verbindet Albertville im Westen mit Bourg St. Maurice im Osten. Die Strecke ist bis zum Lac de Roselend auf 1533 m, der das frühere Bergdorf Roselend überflutet hat, bewaldet. Das Zwischenstück vom See zum Pass ist karg alpin. Die Abfahrt nach Bourg St. Maurice durchläuft kargste Geröllhalden.

Der Pass selber liegt windgeschützt im Schatten der Crête des Gittes (2542 m) im Norden, der la Clavetta (2644 m) im Osten und den Spitzen Aigle du Grand Fond (2889 m) und la Terrasse (2891 m) im Süden.

Von Albertville aus führt das Isèretal nach Westen.

### [Westrampe von Beaufort](#)

Der Aufstieg führt von Beaufort über den [Col du Pré](#) (1703 m). Ein kurzer Serpentinabstieg führt zum Lac de Roselend hinunter.

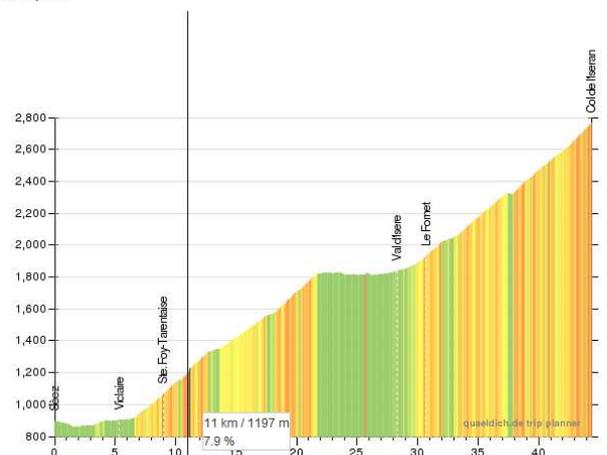
Die folgenden 8 km bis zum Gipfel gehören dann sicherlich zu den schönsten Alpenkilometern überhaupt. Am nördl. Ufer umfährt man auf der nunmehr als D 217 gekennzeichneten Straße den See, ehe die bereits gesehenen langgezogenen Serpentin zum Felseinschnitt leiten. Auf dem Weg dorthin sollte man einen Blick auf den großen Wasserfall werfen. Ist die Enge passiert, öffnet sich unerwartet ein breites Hochtal. Die Steigung nimmt deutlich ab, so dass man die tolle Landschaft aufsaugen kann. Angetrieben vom Hochgefühl, lassen sich die restlichen Kilometer leicht herunterkurbeln.

# Tag 3 (135km/2750hm + 26km/600hm, Bus: Mike):

Bourg St. Maurice– Col d'Iseran– Termignon – Modane – St.Julien Mont Denis – Lacets de Montvernier – St.Julien MD



Höhenprofil



Col d'Iseran - [Isère-Tal von Seez](#) 44 km 1866 Hm ★★★★★ ★★★★★

Von Norden her vollzieht sich der Passanstieg in zwei etwa gleichgroßen Stufen. Auf jeweils 15km Strecke werden ca. 900Hm überwunden. Der Col de l'Iseran (2764m) ist der höchste überfahrbare Gebirgspass der Alpen und somit auch Souvenir Henri Desgrange unserer TdF.

Zunächst wird auf den ersten 6 km ab Seez keine Höhe gewonnen. Erst dann beginnt mit einer Serpentinengruppe die erste Steigungsstufe. Mit max. ca. 7% Steigung erreicht man nach 3km Ste Foy Tarentaise auf ca. 1050m Höhe. Der weitere Anstieg verläuft nahezu kehrenfrei oberhalb der Isere bei Steigungen von meistens 5-7, maximal 9%. Insbesondere im oberen Abschnitt sind hierbei einige Galerien zu durchfahren. Nach insgesamt knapp 20 km erblickt man die Staumauer des Lac de Cevril. Nach 21 km hat man oberhalb des Stausees auf gut 1800m den ersten Anstieg überwunden. Durch einige Tunnel (Rücklicht!) führt die Strecke weitgehend steigungsfrei, teilweise leicht abfallend, oberhalb des Sees entlang und erreicht 7 km später Val d'Isere.

Leicht ansteigend durchquert man den Wintersportsort sowie einige nachgelagerte Ortsteile. Allmählich nimmt die Steigung zu, und auf knapp 1900 m Höhe beginnt der Schlussanstieg. Ab hier informieren alle 1000 m Hinweistafeln über Distanz und Höhendifferenz bis zum Pass sowie die aktuelle Steigung. Zunächst noch folgt die Straße bei bis zu 7% Steigung kurvenarm dem Flusslauf. Nach etwa 4 km auf knapp 2100 m, 11km vor dem Pass, macht sie jedoch eine scharfe Rechtskurve, überquert den Fluss und beginnt mit einer kurzen Serpentinengruppe den landschaftlich schönsten Teil des Anstiegs. Auf den folgenden 7 km wechseln sich längere Kehrenfreie Passagen mit kurzen Serpentinengruppen ab. Knapp 4 km vorm Ziel auf gut 2500 m Höhe lohnt eine kurze Pause. Hier in der letzten Kehre weist ein (leicht zu übersehendes) Hinweisschild auf einen etwa 100 m Schotterweg abseits der Straße liegenden sehr lohnenden Aussichtspunkt mit Blick auf den Mont Blanc hin. Der obligatorische Table d'orientation informiert hier über die umliegenden Berge. Bei knapp 7% werden die letzten 250 Hm überwunden. Eine Steigung von ca. 5-7% (nie über 9%) macht die Auffahrt einfach.

Die Abfahrt ist auf den ersten 14 km bis Bonneval sur Arc fast durchgängig steil und auf den folgenden 10 km nahezu eben, bis die Straße auf die rechte Seite der Arc wechselt. Es folgt ein kurzer Gegenanstieg von 60 Hm bei bis zu 7% Steigung sowie eine wiederum Steile Abfahrt bis Lanslevillard, nach weiteren 3km ist Lanslebourg erreicht.

Tag 3b:



 Col de Chaussy (1532 m) Lacets de Montvernier-



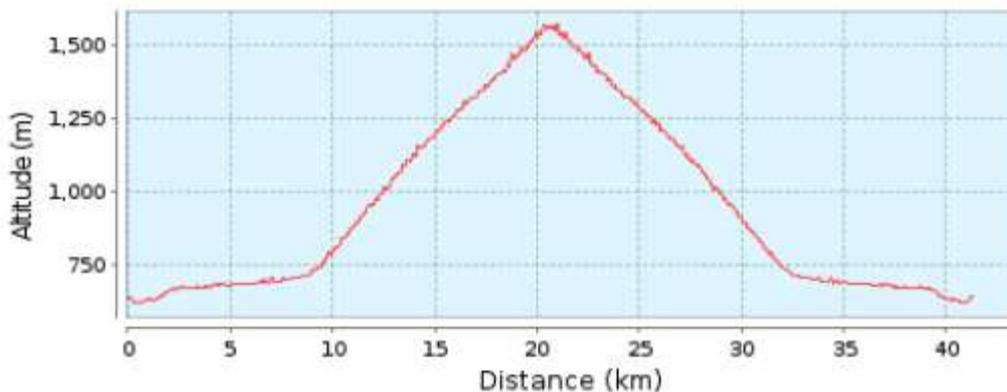
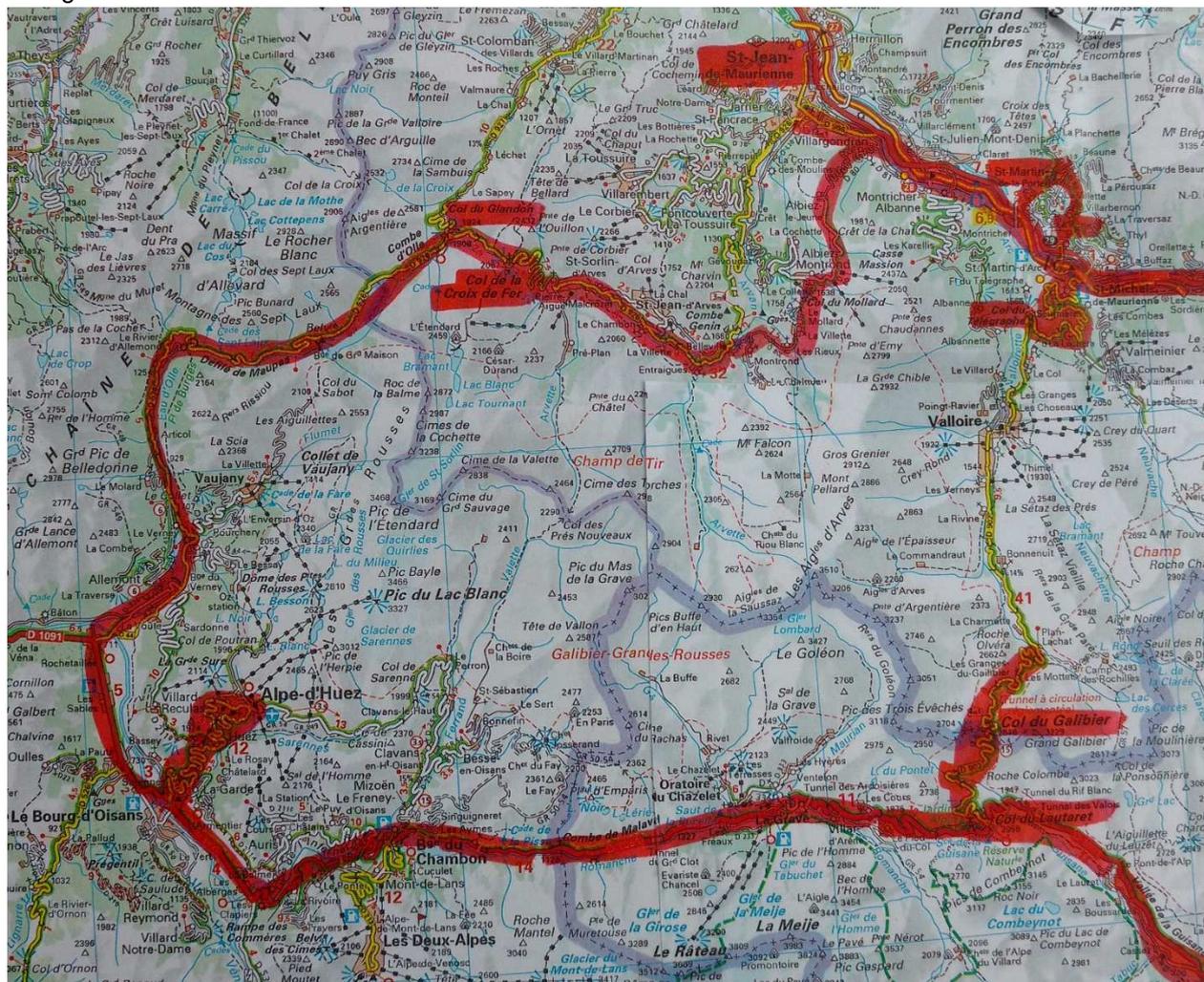
Der mit 1532 m recht kleine Pass hat nicht nur 1000 hm zu bieten sondern auch ein wahres Kleinod: die äußerst schmale Montvernier-Serpentinenstraße, die mit 18 Kehren und 350hm auf den ersten 4km nach Montvernier führen.

Nach 2,5 km in Pontamafrey nicht die versteckt liegende Abzweigung nach Montvernier verpassen!

Teilweise durch schmale Felseinschnitte windet sich die Straße durch enge Kehren nach oben. Ein dünnes Eisengeländer trennt uns vom Steilhang, und zwischen vereinzelt Bäumen öffnet sich immer mehr der Blick aufs Tal: kleinere Industriebauten, St-Jean-de-Maurienne und die Berge zwischen [Col de la Croix de Fer](#) und [Col du Galibier](#) mit den (hier nicht sichtbaren) Aigles d'Arves (3510 m). In satten Wiesen führt die Straße flach hinein nach Montvernier (849 m).

## Tag 4 (40km/1040hm + 72km/1880hm, Bus: Markus):

St.Julien Mont Denis – Col du Telegraf – St.Julien MD – Col de la Croix de Fer – Col du Glandon – Allemond – Le Bourg d'Oisans



### Col du Télégraphe (1566 m)

[Nordrampe von St. Michel de Maurienne](#) 11 km 854 Hm ★★★★★★☆☆☆☆

Die Auffahrt zum Col du Télégraphe beginnt in St.-Michel-de-Maurienne an einer zentralen Kreuzung; hier zweigt die D902 von der im Arc-Tal verlaufenden D1006 ab. Télégraphe, Galibier und Valloire sind ausgeschildert. An besagter Kreuzung gibt es im übrigen auch einen **Brunnen mit Trinkwasser**. Die Straße weist sehr regelmäßige Steigungen ohne Steilrampen auf und verläuft im unteren Teil größtenteils im Wald, gelegentlich sind jedoch auch Ausblicke hinab ins Tal möglich. Sie ist recht breit ausgebaut und in gutem Zustand. Auf den letzten drei Kilometern vor der Passhöhe halten wir uns weiter in Richtung Valloire (nicht zum Skigebiet Valmeinier 1800). Nach einer Linkskurve können wir dann ca. 2,5 km vor Schluss bereits die Passhöhe erahnen; die Straße führt nun am Hang entlang. Gleichzeitig öffnet sich der Wald, so dass auch die Ausblicke über das Arc-Tal hinweg ins Vanoise-Massiv immer besser werden. Auch

der namensgebende optische Telegrafenturm ist nun auf einem Felsvorsprung zu sehen. Die Passhöhe selbst ist jedoch erst nach einer Linkskurve kurz vor Schluss sichtbar.

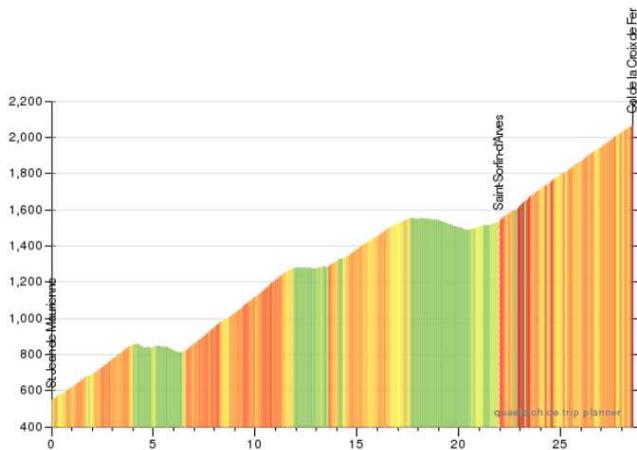
Zumindest in nach der Abfahrt auf gleicher Strecke kann der Trinkwasserbrunnen hilfreich sein.



## Col de la Croix de Fer (2067 m)

Ostrampe von St.-Jean-de-Maurienne 32 km / 1576 Hm ★★★★★

Höhenprofil



Der Col de la Croix de Fer und sein nahe gelegener Schwesterpass Col du Glandon verbinden das Maurienne-Tal um St. Jean de Maurienne mit dem Oisans bei Bourg d'Oisans.

Das eiserne Kreuz, nach dem der Pass benannt ist, existiert übrigens wirklich (noch). So schließt sich im Norden der Col de la Madeleine ins Isère-Tal an. Man verlässt St Jean auf gerader Strecke mit etwa 8 % Steigung. Nach 3 km wird es etwas flacher und nach 4 km erreicht man den Abzweig nach La Toussuire.

Zum Croix der Fer hält man sich links und verliert durch eine recht flache Zwischenabfahrt auf den nächsten 3 km einige Höhenmeter.

Die Straße biegt in ein kleines Seitental, überquert einen Bach und dann es geht wieder mit 8-9 % bergauf. In diesem Streckenabschnitt herrscht Steinschlaggefahr, mitunter liegen recht große Brocken auf der Straße. Nach weiteren 2 km kommt man an eine Kehre und die Strecke führt in den Wald. Weitere 2 km sind es bis zum ersten Tunnel, etwa auf der Hälfte des Weges kommt noch eine Kehre auf 1130 m Höhe. Die drei Tunnel sind neu renoviert, gut beleuchtet und kein Problem. Sie haben keine gesonderten Radstreifen, immerhin sind die Fahrbahnen aber breit genug. Einige hundert Meter nach dem dritten Tunnel erreicht man eine Gabelung und hat nun zwei Möglichkeiten: Links führt die Hauptstrecke wieder ins Arve-Tal hinab nach Belleville und nimmt den Pass von dort über le Chambon in Angriff. Rechts führt ein kleiner Weg hinauf nach Le Villard und weiter über La Chal dann hinunter nach Malcrozet, wo sich beide Strecken wieder vereinen.

Auf der Nebenstrecke folgt zunächst ein Tunnel mit einer scharfen Linkskurve vor dem Tunnelende. Die Strecke steigt mit mittlerer Steigung etwa 4 km weiter an bis auf 1560 m und bietet an manchen Stellen einen schönen Ausblick auf das Haupttal. Nach der 3 km langen Abfahrt nach Malcrozet, bei der man weniger als 100 m Höhe verliert, erreicht man einen Kilometer weiter St-Sorlin d' Arves, den Ort am Talschluß.

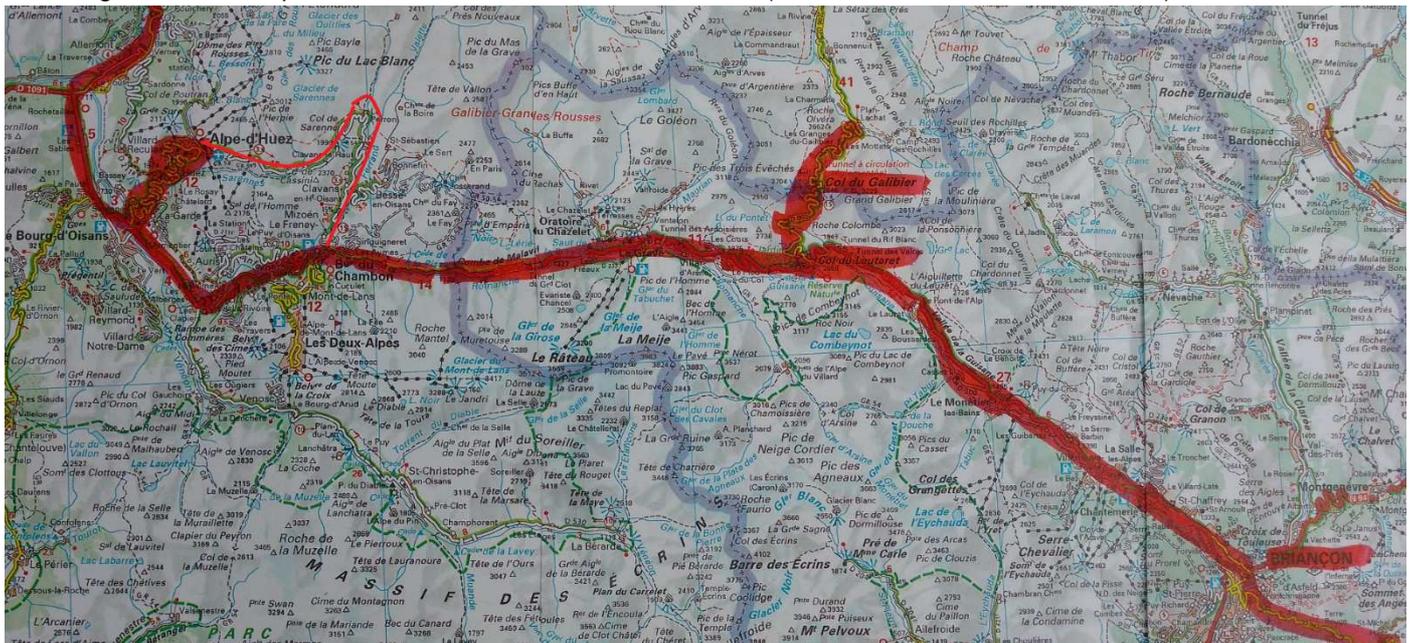
Schon im Dorf beginnt die Straße wieder recht stark anzusteigen und es dauert etwas, bis man nach ein paar Kehren die letzten Häuser hinter sich gelassen hat. Die Steigung von etwa 8% schwankt bis zur Passhöhe nur geringfügig. Die Strecke erklimmt nun den hinter St. Sorlin liegenden Hang in mehreren Kehren und führt auf etwa 1900 m Höhe in ein Hochtal. Ein kleiner Angelsee ist zu umfahren, und der letzte Kilometer führt quer an einer Felswand entlang. Von unten konnte man die Passhöhe zwar erahnen, jedoch nicht sehen. Das ändert sich auch nicht, bis die Straße plötzlich nach rechts knickt, zwischen zwei Felsen hindurchführt und man unmittelbar vor der Passhöhe steht. Etwa 50 m vor sich sieht man links das Passschild, rechts das Restaurant und dahinter das Kreuz, das dem Pass seinen Namen gab. Der Col de la Croix de Fer bietet eine fantastische Aussicht. Hier auf der Passhöhe befindet sich auch ein kleines Restaurant, wo sich besonders die Einheimischen treffen.

## Col du Glandon

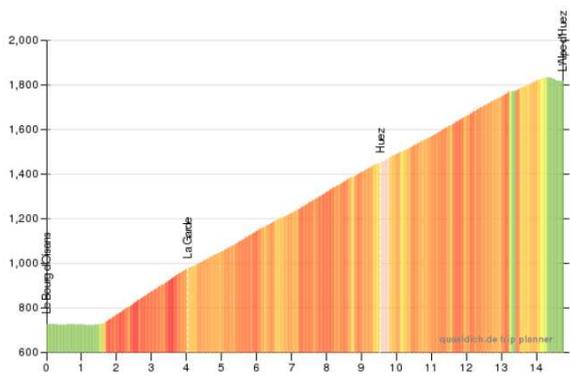
Nach einer Abfahrt von ca. 200hm vom Col de la Croix de fer geht's nochmal ca. 50hm rauf zum Col du Glandon.

# Tag 5 (107km/3180hm oder optional 89km/2550hm, Bus: Holger):

Le Bourg d'Oisans – Alpe d'Huez – Mizoen – Col du Lautaret – (Col du Galibier – Col du Lautaret) – Briançon



Hohenprofil



## ■ Alpe d'Huez (1860 m) – Auffahrt von Bourg d'Osains (13km/1130hm)

An kaum einem Anstieg scheiden sich die Geister von Radsportfans wohl mehr, als an dieser Skistation. Für die einen ist es der Radsport-Mythos schlechthin, der „Berg der Holländer“, DIE Bergankunft. Für die anderen nur Rennrad-Mainstream, eine Auffahrt in eine potthässliche Retortensiedlung. Die Wahrheit liegt wohl irgendwo dazwischen. Für Radler wäre Alpe d'Huez ohne die Tour de France uninteressant, aber Anfang der 50er-Jahre suchten findige Geschäftsleute in der Skistation l'Alpe d'Huez nach einer Möglichkeit, auch im Sommer Übernachtungsgäste anzulocken. Sie einigten sich auf einen Deal mit den Organisatoren der Tour de France: würde man Zielort einer Etappe, könnte das gesamte Peloton auch am folgenden Ruhetag kostenlos im Ort übernachten. Voilà, die erste Bergankunft der Tour de France war 1953 geboren. Premierensieger damals war *il campionissimo* Fausto Coppi. Zwar kam die Tour erst 1976 wieder nach Alpe d'Huez, seitdem stand sie jedoch in den meisten Jahren auf den Plan und ist zu einer der prestigeträchtigsten Etappenankünfte geworden. Im Jubiläumsjahr 2013 bei der 100. Tour wurden die 21 Kehren auf der 18 Etappe gleich zwei Mal hintereinander gefahren, dank einer Zwischenabfahrt über den Col de Sarenne.

Die berühmten 21 Kehren sind mit den Namen der jeweiligen Etappensieger versehen. Inzwischen ist Alpe d'Huez der Allgemeinheit wohl eher für Rad- als für Skisport bekannt. Die Auffahrt ist nicht ohne, aber es gibt härtere, und vor allem gibt es schönere. Interessanterweise findet man schöne Bergstraßen in der näheren Umgebung durchaus – beispielsweise der schon erwähnte Sarenne.

Tatsächlich hat die Straße aus dem Romanche-Tal hinauf in das Wintersportzentrum für Radsportfreunde einiges zu bieten. Im Örtchen le Bourg d'Oisains (730 m) macht die N91 von Grenoble aus kommend eine scharfe Linkskurve, führt über das Flüsschen Romanche und einige Meter dahinter biegt man nach links ab auf die Straße nach l'Alpe d'Huez. Der Anstieg beginnt wenige hundert Meter dahinter. Er führt, vom berühmten bis zu 12 % steilen Anfangsstück abgesehen, gleichmäßig mit Steigungen von 10 bis 11 % über 14 km bis auf 1860 m Höhe. Die Straße ist gut ausgebaut und durchgehend zweispurig. Berühmt in Radsportkreisen sind ihre 21 Serpentinaen, in denen sie die steilen, zum Teil felsigen Hänge hinaufführt. Diese Serpentinaen sind nummeriert von Nummer 21 ganz unten bis zur Nummer eins kurz vorm Ortseingang. In jeder Kurve stehen Schilder mit der Nummer der absolvierten Serpentinae und einer Höhenangabe.

Die ausgeschilderte Serpentinaennummerierung macht die Fahrt zum Kampf. Wer mit hohem Tempo unten hinein fährt und immer genau auf die Schilder achtet, die einem sagen, wieviel Serpentinaen noch vor einem liegen, der versteht schnell, was l'Alpe d'Huez zum Radklassiker macht.

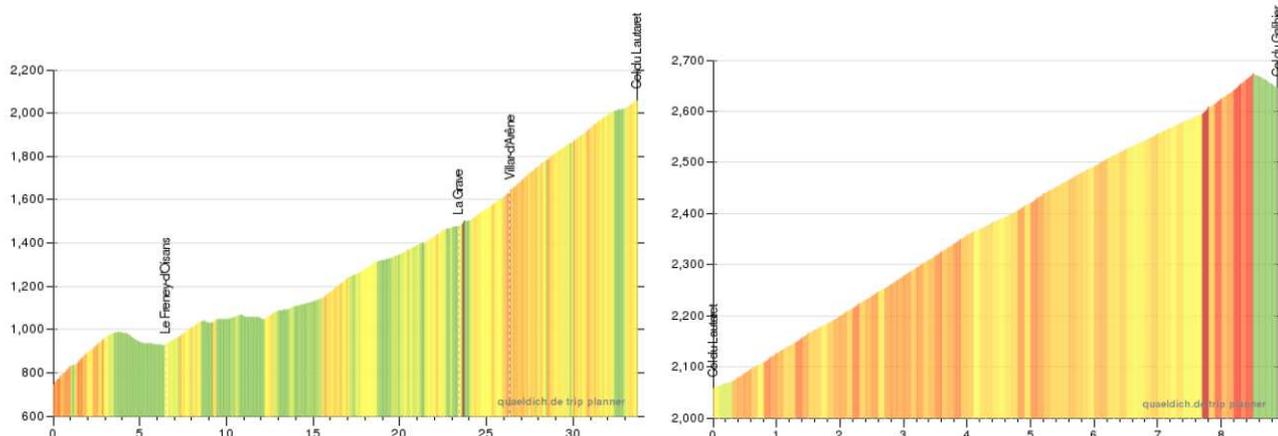
Am 19. Juli 1977 gewann Hennie Kuiper die 17. Etappe der TdF nach Alpe d'Huez. 1997 brauchte il pirata 37:35.

## ■ Col du Lautaret (2058 m) – Westrampe von les Clapiers (35km/1340hm) ★★★★★★★★

Der Col du Lautaret ist ein Verbindungspass vom Oisans ins Briançonnais. Die 61 km lange Strecke von Les Clapiers (735 m) 5 km östlich von Le Bourg d'Oisains nach Briançon (1265 m) führt auf der Westrampe durch das wildromantische Romanchetal, das den recht starken Autoverkehr durch gigantische Blicke unter anderem auf die Gletscherspitzen der Meije (3983 m) mehr als kompensiert. Im Westen geht es weniger spektakulär die Gisane hinab nach Briançon.

In der Gastronomie am Lautaret findet man genügend Gelegenheit zur Auffüllung der Kohlehydratspeicher. Auch ein **Brunnen** für die Trinkflaschenauffüllung wartet auf dem Parkplatz vor dem Restaurant.

Im Örtchen Mizoen kommen wir von der Abfahrt aus Alpe d'Huez über den Col de Sarenne runter.



## ■ Col du Galibier (2645 m)

Mit seinen 2645 m Scheitelhöhe ist der Galibier zudem nicht nur der fünfthöchste asphaltierte Alpenpass (nach [Iséran](#), [Stilfser Joch](#), [Agnel](#) und [Restefond/Bonette](#)), sondern häufig auch das Dach der Tour, an dem als Sonderpreis das *Souvenir Henri Desgrange* zu Ehren des Gründers der Tour de France ausgefahren wird. Ebenfalls zu Ehren Desgranges findet sich auf der Südseite am Scheiteltunnel knapp unterhalb der Passhöhe ein Gedenkstein. 1911 war der Galibier der erste Alpenpass der TdF-Geschichte.

Doch der Galibier ist nicht nur ein Radsport-Klassiker, der mit ordentlich Tour-de-France-Flair aufwarten kann, sondern auch ein absoluter landschaftlicher Leckerbissen. Insbesondere die karge Mondlandschaft im oberen Teil bietet eine grandiose Alpenkulisse; das ganze garniert mit einem Panorama, das vom Mont Blanc im Norden bis zum südlichsten Viertausender der Alpen, der Barre des Écrins, im Süden reicht. Absolut empfehlenswert ist auch der Aussichtspunkt, für den man vom kleinen Parkplatz an der Passhöhe noch ein paar Hundert Meter zu Fuß gehen muss.

Neben der 2645 m hohen Passstraße gibt es auch noch einen Scheiteltunnel auf 2556 m Höhe. Dieser ist jedoch für Fahrräder (sowie für Fußgänger) gesperrt.

Im Jahr 1911 war der Col du Galibier der erste jemals bei der Tour de France überquerte Alpenpass. Aus diesem Anlass stand auch 100 Jahre später, bei der Tour 2011, dieser Pass wieder im Mittelpunkt. Die 18. Etappe am 21. Juli endete mit einer Bergankunft von Süden auf dem Galibier (und wurde vom Luxemburger Andy Schleck gewonnen), und am Tag darauf wurde der Pass dann erneut bezwungen, diesmal von Norden. Diese 19. Etappe endete nach Überquerung des Galibier mit einer Bergankunft in [Alpe d'Huez](#).

[Südseite vom Col du Lautaret](#) 8,5 km 588 Hm ★★★★★★☆☆☆☆

Ist man am Lautaret angekommen, so kann man noch 9 km (587 Höhenmeter) hinauf auf den Col du Galibier fahren. Auf dieser Seite des Galibier ist der Anstieg relativ kurz und nicht übermäßig steil, im Mittel etwa 7 %. Nach 1500 m kommt auf einer Länge von 2 km das steilste Stück mit 7,7 %. Auf einer Höhe von etwa 2550 m, vor dem letzten großen Anstieg, gibt es einen Autotunnel. Das letzte Stück (ca. 100 Höhenmeter) von hier aus auf den Col du Galibier ist dann sehr steil (beginnt mit 9-12 %). Die Straße wird sofort nach dem Abzweig deutlich schmaler (jetzt ohne Mittelstreifenmarkierung) und führt stetig bergan. Die Überfahrt über den Galibier ist für den Schwerlastverkehr gesperrt.

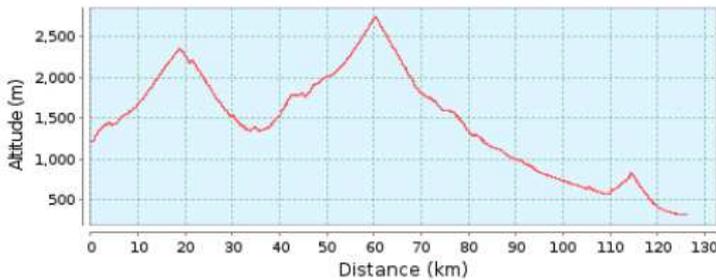
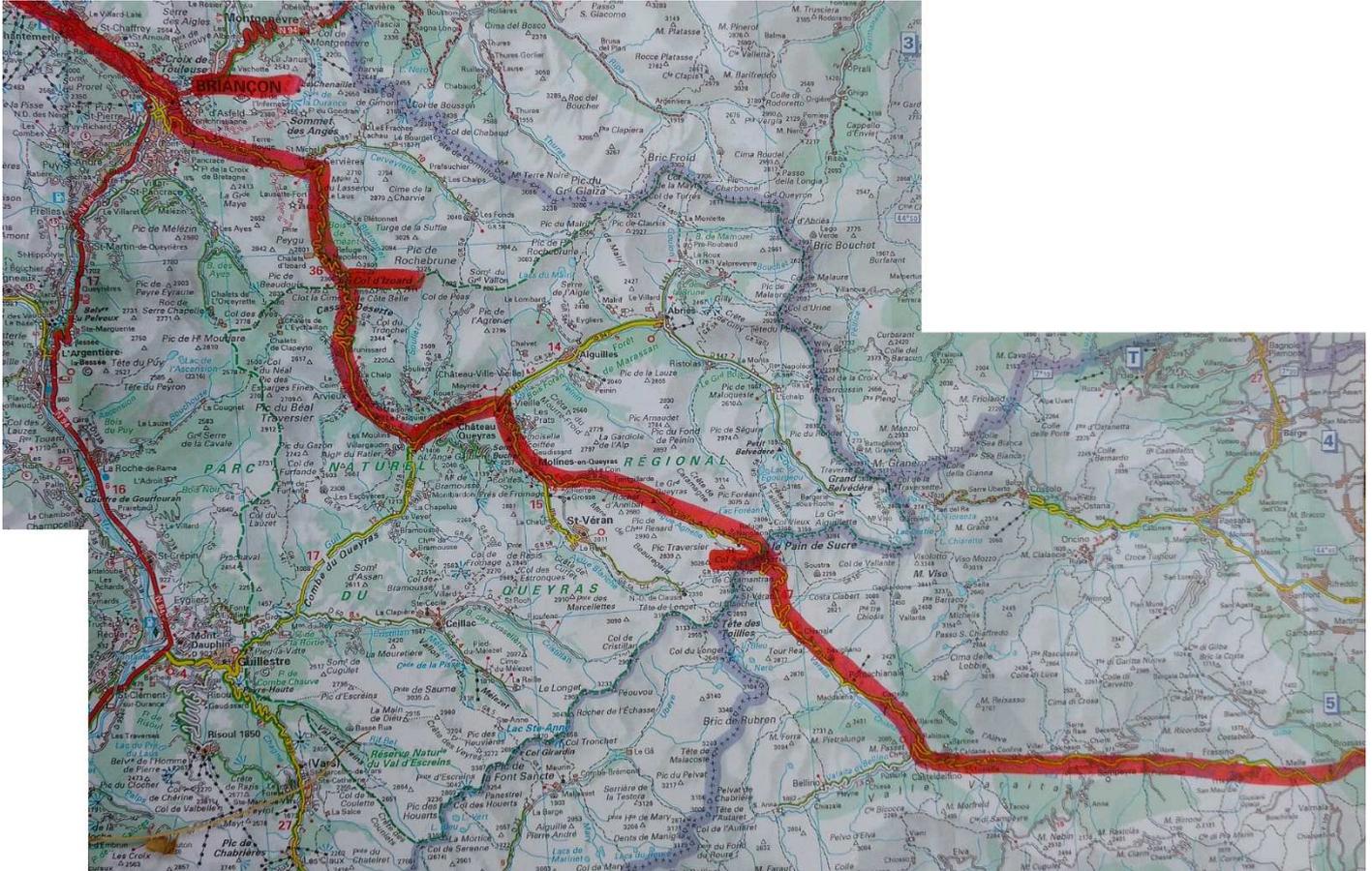
Die Auffahrt auf der D902 ist unerwartet unspektakulär, es gibt vor allem im unteren Teil der Südrampe kaum Kehren (insgesamt kommt die Galibier-Südrampe auf 8,5 km mit vergleichsweise wenigen acht Kehren aus). Dafür ist die Landschaft hier oben um so aufregender, ein karges aber höchst faszinierendes Hochgebirgspanorama tut sich auf – wunderschön sieht man z.B. auf die von Briançon her kommende Straße zurück. Etwas gewöhnungsbedürftig ist auch die Tatsache, dass es hier oben keine Leitplanken gibt, dank des wirklich geringen Verkehrs zwingt einen aber auch niemand, am äußersten Straßenrand zu fahren.

Nach 7,6 km Bergfahrt erreichen wir auf einer Höhe von 2556 m den „alten“ Kulminationspunkt des Galibier (bis 1979). Bis hierhin betrug die durchschnittliche Steigung 6,5 % (gerechnet ab dem Col du Lautaret). Doch wir wollen schließlich weiter zum Gipfel, deshalb biegen wir bei Europas höchstgelegener Verkehrsampel (!) nach rechts ab, um die 1979 errichtete Scheitelstrecke zu erklimmen.

Im Schlussanstieg auf den letzten 900 Metern sind immerhin noch 90 Höhenmeter zu überwinden (8-12%).

## Tag 6 (126km/2910hm, Bus: Winni):

Briançon – Col d'Izoard – Arvieux – Col d'Agnel – Sampeyre – Brossaco - Saluzzo



### Col d'Izoard (2360 m)

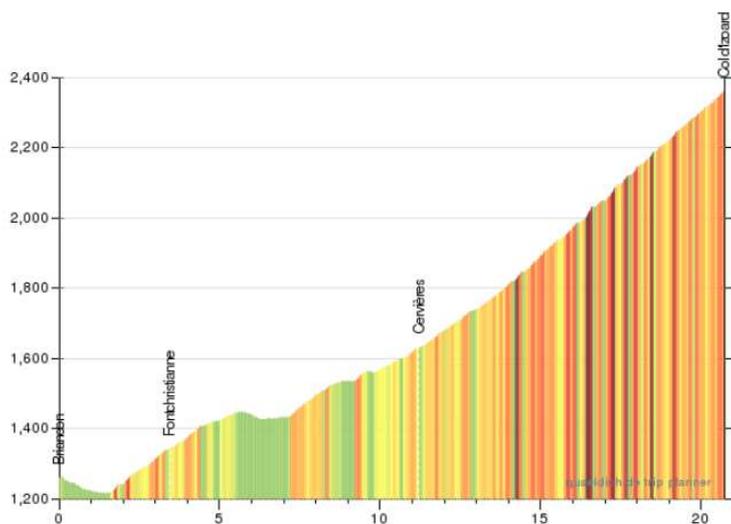
Der Col d'Izoard ist eher in der Kategorie der Geheimfavoriten anzusiedeln und er ist deshalb ein ruhiger, landschaftlicher Leckerbissen. Seine verkehrsmäßige Bedeutung ist gleich null. Er verbindet Briançon mit dem Queyras und somit schließlich mit Guillestre. Ist man im unteren Teil noch im lichten Kiefernwald unterwegs, bietet sich weiter oben eine grandiose Serpentinestrecke in zerklüfteter und wilder Felslandschaft – gekrönt von der *Casse déserte* auf der Südseite, einer wüstenartigen Verwitterungslandschaft. Und zudem ist es wohl der einzige Pass in seiner Kategorie, der auf gesamter Strecke einen Radstreifen auf der Straße aufweist. Mehrere Passagen im zweistelligen Prozentbereich machen den Pass auch sportlich anspruchsvoll. Vor der eigentlichen Südrampe zwischen Guillestre und Chateau-Queyras durchquert man die Combe du Queyras, eine schöne Schlucht. Die gesamte Südseite des Passes liegt in einem [regionalen Naturpark](#).

### Nordrampe von Briançon 21,5 km 1039 Hm ★★★★★ ★★★★★

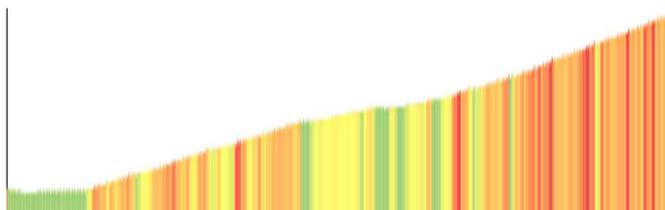
Ausgangspunkt der nördlichen Auffahrt ist Briançon (1321 m). Auf der sehr gut ausgebauten D902 fährt man durch die enorme Schlucht der Cerveyrette. Nach 12 km erreicht man Cervières (1608 m). Bevor man die eigentliche Steigung in Angriff nimmt und der Straße nach Süden folgt, sollte man nach Norden blicken, um einen ersten Eindruck zu gewinnen, welch bizarres Landschaftsbild auf der Südseite des Passes auf einen wartet.

Durch den Bois de Péméant führt es windungsreich und durchweg zweispurig mit bis zu 12 % Steigung empor, zu beachten sind die teilweise steilen Innenradien der Kehren. In diesem Abschnitt ist eine Aussicht Fehlangezeigte. Verläßt

man wenig unterhalb des Refuge Napoléon den Lärchenwald, so sieht man die fortgeschrittene Erosion dieser Gebirgsregion, riesige Geröllfelder beherrschen die Landschaft. Der Sattel, tief zwischen den Bergen eingebettet, ist nach weiteren 1,5 km erreicht. Im Süden und Südosten beherrschen die Gipfel der Queyras das Bild. Die Südseite ist vermutlich einzigartig in den Alpen. Felspyramiden und Felsnadeln stehen in den Schutthalden und verzaubern alles in eine bizarre Mondlandschaft, die Casse Déserte. Schaut die Bilder an, die für sich sprechen. Nach der Casse Déserte folgt eine kurze Gegensteigung, die einen unangenehmen Rhythmuswechsel mit sich bringt und nicht unterschätzt werden sollte. In mehreren Serpentinaugen verliert man danach bei max. 12 % Gefälle rasch an Höhe, ehe man Brunissard (1760 m) erreicht. An heißen Tagen hat der Asphalt auf der Südseite die Tendenz aufzuweichen, wodurch ein großes Gefahrenpotential entsteht – langsamer ist besonders hier sicherer. Entlang der Rivière läßt man Arvieux (1544 m) und die ausgedehnte Wiesenlandschaft hinter sich, bis man schließlich unterhalb des Châteaux-Queyras in das Tal der Guil auf die D902 einmündet (1384 m). Fährt man hier nach Südwesten die tief eingeschnittene und enge Queyras-Schlucht mit ihren vielen Tunnels entlang, so erreicht man nach 17 km Guillestre. Folgt man der D902 hier allerdings in östlicher Richtung, wartet 25 km weiter der gewaltige 2746 m hohe [Col d'Agnel](#), die Nummer drei der asphaltierten Alpenpässe.



Col d'Agnel (2746 m) Colle dell'Agnello



Der Col d'Agnel verbindet das italienische Varaitatal mit dem französischen Guiltal. Mit 2746 m ist er nach dem [Col de l'Iseran](#) und [Stilfser Joch](#) der dritthöchste asphaltierte Pass der Alpen. Seinen Ausgangspunkt auf französischer Seite hat der Col d'Agnel in Ville-Vieille, auf 1376 m Höhe ca. 22 km nordöstlich von Guillestre an der Straße durchs Guiltal. Auf Italienischer Seite geht die Ostrampe des Col d'Agnel direkt in die Straße durchs Varaitatal über, die bis Piasco auf 480 m aus den Alpen hinaus führt.

[Westrampe ab Ville-Vieille](#) 21 km | 1370 Hm | [88](#)

27.5.2016, 19. Etappe Sturz Kruiswijk auf 2080m 8,2km vom Gipfel entfernt (in der Abfahrt in einer Linkskurve gleich danach einer Brücke)

