

XXL-Bericht über XXL-Tour

Donnerstag 29.08

Um Land zu gewinnen geht es am frühen Donnerstagmorgen ab Schengen erst mal über deutsche Autobahnen. Rechtzeitig zum Mittagessen haben wir aber die langweiligen Autobahnkilometer, trotz Stau, hinter uns gebracht und speisen vorzüglich im schattigen Innenhof der Brauerei Post in Nesselwang, eine altbekannte Adresse, und hiervon kann uns auch eine örtliche Umleitung, quasi am Ortseingang, nicht abhalten. Nur wenige Kilometer weiter überqueren wir am frühen Nachmittag bereits die österreichische Grenze und sind somit bereits in den Tiroler Alpen und kurven über Fernpass(chen) weiter Richtung Ötztal. Am Ende des bekannten Tales schrauben wir uns das 2474m hohe, mautpflichtige Timmelsjoch hoch. Der Passo del Rombo, Österreichs höchstgelegenster Straßengrenzübergang ist der Grenzpass zwischen Österreich (Tirol) und Italien (Südtirol) und verbindet das Ötztal (Sölden) mit dem Passeiertal. Mit seinen knapp 50 Kilometern und 44 Kehren ist das Timmelsjoch sicher ein Höhepunkt jeder Motorradtour in den Alpen. Es trennt die Ötztaler Alpen von den Stubai Alpen und auf ihm verläuft auch die europäische Wasserscheide. Geöffnet ist dieser interessante Pass nur von Mitte Juni bis Mitte Oktober zwischen 7 und 20 Uhr. Nach dem traditionellen Foto Stop zwischen Gipfeltunnel und Südrampe, direkt am **“Tiroler Schinken- und Wurst-Stand”**, wedeln wir



zusammen mit der “Heinkel-Tourist”-Motorroller-Gruppe runter nach St. Leonhard.



Der **“Heinkel Tourist”** ist ein Motorroller mit luftgekühltem Einzylinder-Viertaktmotor mit einen Hubraum von 149 cm³ (7,2 PS) bis 174 cm³ (9,5 PS), den die Ernst Heinkel Flugzeugwerke von 1953 bis 65 herstellten. (V-max: 95 km/h - Verbrauch: weniger als 3 Liter auf 100km.)

Als nächstes steht der Jaufenpass (Passo di Monte Giovo) auf dem Programm. Die knapp 40 km lange und sehr kurvenreiche Strecke verbindet auf einer Höhe von 2094m das Passeiertal mit dem Wipptal bei Sterzing (Südtirol).

Wir erreichen Brixen (Bressanone), eine der ältesten Städte Tirols, Hauptort des Eisacktales und drittgrößte Stadt Südtirols, unser Tagesziel nach über 700 km, erst kurz nach 18:00 Uhr und freuen uns auf eine erfrischende Dusche. Bei einigen Bierchen, Apfelschorlen und einem Hugo (erfrischender, vergleichsweise schwach alkoholischer Cocktail aus Prosecco, Holunderblüten-Sirup, frischer Minze und Mineral- oder Sodawasser; oft sind auch Limettenstücke oder -saft enthalten) genießen wir von der Terrasse des Parkhotels Temlhof aus, nach dieser ersten und langen Etappe, den tollen Blick auf die Altstadt von Brixen im Abendlicht!

Freitag 30.08

Am nächsten Morgen gilt es erst mal einen Ausweg aus dem Einbahnen-Straßen-

Labyrinth zu finden und den verwirrenden Streckenänderungsvorschlägen von Frau Garmin zu entkommen. Auch wenn man uns an diesem Morgen in einigen verwinkelten Gassen oder unübersichtlichen Baustellen mehrmals und aus unterschiedlichen Richtungen vorbeikommen sieht, nach geschätzten 15 Minuten hatten wir dann doch die Einfahrt zur Würzjochstrasse gefunden. Die schöne, verkehrsarme Straße über das 2003m hohe Würzjoch (Passo delle Erbe) ist an einigen Stellen sehr eng, aber gut ausgebaut. Das Verkehrsaufkommen ist, im Vergleich zu anderen Alpenpässen recht niedrig und so gelangen wir schon am frühen Morgen vom Eisacktal ins Gadertal und sind somit schon mitten in den Dolomiten. Über die verkehrsreiche SS244, über Abtei nach Stern und dann links ab über den



Passo di Falzàrego (2105m) geht es durch eine grandiose, atemberaubende Bergkulisse runter nach Cortina d'Ampezzo.

Nach einer späten Kaffeepause fahren wir über den schwach frequentierten und nur 1489m hohen Passo San Antonio (SS532), der nicht in allen Straßenkarten zu finden ist, aber einige enge, schnell aufeinanderfolgende Haarnadelkurven aufweisen kann. Über Dante di Cadore und Campitello preschen wir den Val Degano runter bis Tolmezzo und über Chiusaforte weiter Richtung Julische Alpen. Die Dolomiten haben wir jetzt bereits hinter uns gelassen und kurven, dank Giro d'Italia, über einen gut ausgebauten und frisch geteerten Asphaltteppich den Neveasattel (1195m) hoch und auch gleich wieder runter bis

zum Raibler See (Lago del Predil). Kein Riss, kein Loch, kein Kies, kein Flickwerk, das macht Spaß. Am Ende des Sees, rechts ab, den 1156m hohen Predilpass hoch, Richtung Slowenien. Wenige Augenblicke später und ohne Grenzkontrolle sind wir in Slowenien.

In unmittelbarer Nähe der Passstraße liegen drei ehemalige österreichische Festungswerke. Etwa einen km weiter zweigt die waghalsige Mangartstraße ab, Sloweniens höchste Straße. Die mautpflichtige Mangartstraße in den Julischen Alpen führt vom Predilpass hinauf auf die Lahnscharte. Das ehemalige Militärsträßchen führt auf eine Höhe von 2055m und ist damit die höchstgelegendste Straße Sloweniens. Der Verlauf der 12 km langen, asphaltierten Straße führt über 17 Kehren und durch 5 Tunnel. Das Ende der Mangartstraße ist als Schleife mit einigen Parkplätzen ausgeführt, von wo man einen herrlichen Blick auf blaue Seen und hohe Berge hat. Um uns herum sind die höchsten Berge Sloweniens, genau vor uns, direkt an der slowenisch-italienischen Grenze, der Mangart-Gipfel (2677m), etwas weiter östlich, der Triglav (2.864m) und 1100m tiefer, die Weißenfelsee (Laghi di Fusine 950m).

Aus der Vogelperspektive, von der



Mangartstraße aus, sehen die sehr **idyllisch gelegene Weißenfelsee** am Ostrand der italienischen Gemeinde Tarvisio, bildschön aus. Bis 1919 gehörten sie noch zu Kärnten, nach dem Zerfall Österreich-Ungarns fielen sie nach einigem Hickhack

zwischen Österreich und Jugoslawien um die Grenzziehung an den lachenden Dritten: Italien. Nach einer ausgiebigen Pause nebst Foto Stop zieht die Karawane weiter, entlang des Flusses Koritnica, bis runter nach Bovec. Kurz vor der Ortschaft liegt, direkt



an der Straße, die **Festung Kluz** (Flitscher Klause) und auf einem Felsen gegenüber das Fort Hermann. In der Geschichte Österreich-Ungarns spielte die Flitscher Klause im Zusammenhang mit den Isonzschlachten des Ersten Weltkriegs (1917) eine bedeutende Rolle. Nicht nur italienische Angreifer versuchten an dieser Front jahrelang erfolglos nach Österreich vorzudringen. Die gewaltige Festung über der Koritnica-Schlucht ist eine der meistbesuchten Sehenswürdigkeiten im Soca-Tal und ein bedeutendes Denkmal der Abwehr der türkischen Einfälle, der Armee Napoleons und eben der Angriffe im 1. Weltkrieg.

In Bovec fahren wir links ab, Richtung Trenta in den Triglav Nationalpark (83.807 ha). Immer entlang der wilden Soca, dem bekanntesten und beliebtesten Wildwasserfluss in den Alpen. Die 136 km lange Soca fließt von ihrer Quelle nahe dem Vršic-Pass im Trenta-Tal (Triglav Nationalpark), nach Friaul und mündet dort in die Adria. Die **Soca** ist eine herausfordernde Wildwasserstrecke für Paddler und andere Wassersportler. Angler schätzen das reiche Vorkommen der Marmorataforelle, Wanderer können den Fluss an mehreren Stellen über schwingungsfreudige holzbeplankte Hängebrücken überqueren. Kristallklares, türkisfarbenes Wasser, schneeweiße Felsen, üppi-



ges Grün in vielen Farbnuancen, sehenswerte Klammern und ein wunderschönes Gebirgspanorama, ein kleines Paradies für Paddler, Angler, Wanderer ... und natürlich auch für Motorradfahrer!

Der Triglav ist mit 2.864 m der höchste Gipfel Sloweniens und der Julischen Alpen und liegt im Zentrum des nach ihm benannten Nationalparks, dem einzigen Nationalpark Sloweniens. Er ist eines der slowenischen Nationalsymbole und zentraler Teil des nationalen Wappens, das sich auch auf der Fahne des Landes wiederfindet sowie auf der nationalen Seite der 50-Centmünze.

Es ist bereits später Nachmittag, als wir die letzte Herausforderung des Tages in Angriff nehmen, den Vršic-Pass (Werschitz- oder Werschetzpass) (1611m), die kürzeste Verbindung zwischen Trenta im Soca-Tal und Kranjska Gora, unserem Tagesziel. Die Passstraße wurde zwischen 1914 und 1916 als Militärstraße ins Isonzo-Tal von russischen Kriegsgefangenen gebaut. Über 400 von ihnen kamen allein bei einem Lawinenabgang im März 1916 um. Auf der Nordseite erinnert die „Russenkapelle“ an die Opfer. Über diese Straße erfolgte damals ein Großteil des Nachschubs für die Militärs.

Der Verlauf folgt heute nur noch teilweise der ursprünglich angelegten Straße; die Südseite ist größtenteils neu angelegt. Die 50 Haarnadelkurven bestehen im nördlichen Teil der Passstraße größtenteils aus Kopfsteinpflaster. Hier versteckt sich um diese Zeit die Sonne bereits hinter den hohen steilen Felswänden

und die Schatten werden immer länger. Wir erreichen Kranjska Gora (Kronau), im äußersten Nordwesten Sloweniens, zwischen den westlichen Ausläufern der Karawanken im Norden und den zentralen Julischen Alpen im Süden und genehmigen uns erst mal einen großen, kühlen Drink. Das familiengeführte 3-Sterne-Hotel Miklic ist ein echter Glücksgriff. Herzliche Gastfreundschaft, freundliches und zuvorkommendes Personal, moderne Inneneinrichtung, alle geräumigen Zimmer haben herrliche Aussicht auf die umliegenden Berge und ein Restaurant das sogar bis über die Landesgrenzen hinaus für seine exquisite Küche berühmt ist. Biker, was will man mehr?

Samstag 31.08

Am Samstagmorgen fahren wir erst mal bis Slovenski Javornik ein Stückchen über die 211, um dann quasi von Hinten, gegen den Uhrzeigersinn um den Bleder See (Blejsko jezero) herum zu fahren. Der ca. 2,1 km lange und bis zu 1,4 km breite See hat eine Gesamtfläche von 1,45 km² und eine maximale Tiefe von 30 m. In der Mitte des Sees befindet sich eine kleine Insel mit einer bekannten **Marienkirche**. Auf einem steil aufragenden Felsen thront die **Burg von Bled**, hoch über dem See.



Über enge, verkehrsarme Straßen fahren wir über den Petrovo Pass und gelangen ins Baca-Tal. Nach einer Kaffeepause in Koritnica fahren wir ab hier auf Nebenstrecken über Bukovo, Cerkno und Stopnik nach Tolmin. Dann folgen wir, auf gut ausgebauter Strasse, wieder dem Lauf der Soca, aber diesmal in südlicher Richtung. Über Kanal erreichen wir die Universitäts Stadt Nova Gorica, (Neu-Görz), unmittelbar an der itali-

enischen Grenze. Es sind nur mehr 35 km bis Triest.

Infolge der Grenzziehung zwischen Italien und Jugoslawien, anlässlich der Pariser Friedenskonferenz von 1947, wurde die Stadt Görz geteilt. Der Großteil der Stadt verblieb bei Italien. Die Staatsgrenze verläuft über den Bahnhofsvorplatz. 1948 wurde der Grundstein für Nova Gorica auf der (damals noch) jugoslawischen Seite der Grenze gelegt. Seit dem Schengener-Abkommen, dem Slowenien beigetreten ist, kann die Grenze zwischen Slowenien und Italien wieder an jeder beliebigen Stelle überschritten werden; Grenzkontrollen wurden eingestellt und die 1945 entstandene Teilung von Görz überwunden. Weiter geht's über Ajdovscinja und etliche enge 180° Kurven nach Col und genauso weiter nach Godovic. Ab hier geht's dann zügig über die schön ausgebaute und herrlich geschwungene 102 Richtung Süden. Die Gashand zuckt, der Puls steigt und wir müssen uns wirklich bezähmen auf dieser einladenden 1A-Bikerstrecke halbwegs "normal" weiter zu "cruisen".

Kurz vor Postojna biegen wir links ab und fahren über Cerknica, Bloska Polica, Studenec, Loski Potrok und Draga, auf immer schmaleren und schlechteren Straßen Richtung Kroatien. Die slowenische Zöllnerin am Grenzposten ist sichtlich erschrocken als sie die 6 fremden Bikes erblickt. Bis dahin verlief ihr Nachmittag sicherlich wie gewohnt gemütlich und monoton, aber dann, plötzlich aus dem Nichts, diese Wilden vor ihrer Schranke. Alle Papiere wollten genau überprüft werden, Kontrolle muss sein, außerdem hatte sie nicht wirklich viel zu tun. ("L", wo die wohl her kommen?!?). Die Schranke geht auf und einer nach dem andern darf durch. Keine 200 Meter weiter, das gleiche Szenario, die kroatische Zöllnerin steht ihrer slowenischen Kollegin in nichts nach ... gleiches Programm, oder Déjà-vu. Dieser Grenzübergang ist fest in Frauenhänden und wir sind in Kroatien!

Vom Grenzort Cabar führt die Strecke eine steile kurvenreiche Rampe hoch nach Parg, wo wir uns links halten und so in das Bergland Gorski Kotar (ein Ski- und Erholungsgebiet) gelangen. Die Hochebene (900m) mit Berggipfel über 1500m und üppigem Waldbewuchs, (Tannen und Buchen, die auf der dünnen Humusschicht auf den Kalk- und Dolomithfelsen gedeihen ‚grüner Karst‘ genannt) hat eine geschlossene begrünte Landschaft und eine jährliche Durchschnittstemperatur von knapp über 7°C. Während den langen Wintermonaten bleibt die Schneedecke im Schnitt über 100 Tage liegen, die Sommer dagegen sind kurz, frisch und relativ angenehm.

Die toll angelegte, kurvenreiche Strecke über Mali Lug, Gerovo, Malo Selo und Crni Lug ähnelt einer Achterbahn. Eigentlich eine Wahnsinns-Motorradstrecke, wären da nicht die unzähligen Sand- und Kies Rückstände in annähernd jeder zweiten Kurve. Bereits bei bescheidener Schräglage schmierer die Reifen leicht weg und wir drosseln die Reisegeschwindigkeit bevor es uns hinschmeißt. Ganz in der Nähe liegt die Rennstrecke von Rieka (Automotodrom Grobnik), 1977 eigens für die Erhaltung des GP von Jugoslawien der Motorrad-WM errichtet. Zwischen 78 und 90, fand hier im Rahmen der Motorrad-Weltmeisterschaft, 13 mal der Große Preis von Jugoslawien statt. Das Automotodrom erfüllt die Vorschriften von FIA und FIM und hat eine Streckenlänge von rund 4km mit insgesamt 15 Kurven. 1991 kam wegen des ausbrechenden Jugoslawienkrieges das Aus für den Grand Prix von Jugoslawien. Derzeit ist das Motodrom über 300 Tage im Jahr gebucht, viele namhafte Automobil- und Motorradhersteller nutzen die Rennstrecke als Teststrecke. Wir sind eh schon spät dran und lassen die Rennstrecke einfach rechts liegen und fahren weiter runter nach Delnice. Nach Rieka und in die Kvarner Bucht sind es ab hier nur mehr rund 20 km, aber wir biegen nach

links ab und nähern uns über Ravna Gora, Vrbovsko und Gomirje zielstrebig unserem Etappenziel Ogulin, im Herzen Kroatiens, auf halber Strecke zwischen Zagreb und Rijeka. Das Städtchen befindet sich am Fuße des Berges Klek. Die Schlucht des Flusses Dobra zieht sich bis in die Stadt hinein, wo der Fluss durch eine Schwinde in der mit über 16 km längsten Höhle Kroatiens weiterfließt. Im Mittelalter entstand der Ort um eine Festung herum, welche von der Adelsfamilie Frankopan gegen Ende des 15. Jahrhunderts errichtet wurde, und genau hier war unsere Bleibe. Das Hotel Frankopan,



direkt **an der alten Burg** wurde kürzlich gänzlich restauriert und hat schöne, helle und sehr geräumige Zimmer und einen überdeckten Innenhof. Ganz im Gegenteil zum Hotel ist das Essen erbärmlich und die Bedienung total überfordert und alles andere als freundlich und zuvorkommend. Nach dem "üppigen" Essen gehen wir am Abend noch zum Đulin Ponor, ein Abgrund im Zentrum des Ortes, direkt gegenüber der Festung und schauen in ein tiefes, dunkles Loch. Der Legende nach hat sich hier ein Mädchen wegen einer unglücklichen Liebe in den Abgrund gestürzt. Wir schlendern durch den gepflegten Park, vorbei an der Statue von Tomislav I, dem ersten kroatischen König, zurück ins Hotel. Die urige gewölbte Kellerbar unseres Hotels ist recht einladend, aber irgendwie dem Personal oder anderen Gästen vorbehalten und so dürfen wir auch rechtzeitig ins Bett schlüpfen und uns von den Strapazen des anstrengenden Tages ausgiebig erholen.

Sonntag 01.09

An diesem Morgen steht das **Kapela-Gebirge**, ein 130 km langer waldiger Gebirgszug 30 km landeinwärts von der Küste auf dem Menüplan, aber vorerst müssen wir zur nächstgelegenen Tankstelle. Erst danach geht die Reise weiter über **Znidovac** und **Jasenak** ins **Velika Kapela**, den nördliche Abschnitt des Kapela-Gebirges, das die Wasserscheide zwischen Mittelmeer und Donau bildet. Im Norden reicht das Gebirge nahe an den am Vortag durquerten Höhenzug Gorski Kotar heran. Genau wie letztgenannter Gebirgszug ist das Kapela-Gebirge ein klassisches Karstgebiet. Auch hier findet man auf Kalkstein- und Dolomitformationen ausgedehnte Wälder.

Über die **Pässe Stalak** und **Banska Vrata** erreichen wir **Breze**, wo wir die Hauptstraße verlassen und auf **engen Sträßchen**, ähnlich



einer schottischen single track road, durch die Weiler **Crna**, **Lika** und **Alan** nach **Podbilo** gelangen und hier, hoch über dem **Velebtski Kanal** immer wieder neue grandiose Ausblicke auf **Kvamer Bucht** und die Insel **Krk** genießen. Mehrmals müssen wir bei immer schöneren Fotomotiven stoppen und die Kamera anlegen. Wir genießen die traumhafte Aussicht und fahren gemütlich runter nach **Senj**, mit Permanentblick auf das Küstenpanorama rechts vor uns. Senj (Zengg/Segna), die älteste Stadt der kroatischen Adriaküste besteht seit über 3000 Jahren, ist eine der ältesten Siedlungen der Region und war schon zur Römerzeit eine bedeutende Stadt. Die Häfen von

Rijeka und Senj kämpften lange um die Bedeutung als Haupthafen gegeneinander an. Als Rijeka 1873 an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurde, verlor Senj seine Bedeutung. Senj wurde von der Eisenbahn umgangen, was dazu führte, dass der Warenverkehr zum großen Teil zum Erliegen kam und die Menschen aus Senj auswanderten. Bei der Bombardierung der Stadt im Zweiten Weltkrieg wurden viele wertvolle Denkmäler zerstört. Das bekannteste Denkmal von Senj ist die **Festung Nehaj**.



Über den schön geschwungenen **Pass Vratnik** fahren wir wieder ins Hinterland. Diese Strecke nutzten bereits die Römer als Salzstraße. Jetzt befinden wir uns in der **Mala Kapela**, dem südlichen Teil des Kapela Gebirges, der sich fast bis an die Grenze zu Bosnien-Herzegowina hin zieht. Wir fahren über **Lokva**, **Prokike**, **Brinje**, **Jezerane** und den **Kapele-Pass** weiter und erreichen **Munjawa** wo wir nach rechts Richtung Plitvice Seen abbiegen.

Wir fahren durch eine trostlose, verlassene Gegend, man sieht kaum eine Menschenseele, höchstens alte Leute. Hier hat vor 20 Jahren der Kroatienkrieg, Teil einer ganzen Serie von Kriegen im früheren Jugoslawien die mit dem Zerfall des Staates verbunden waren, mit voller Härte gewütet. Im Laufe der Konflikte versuchte die Jugoslawische Volksarmee, die Unabhängigkeitsbestrebungen in Slowenien (1991) und Kroatien (91-95) militärisch niederzuwerfen und so kam es in der ganzen Region zu erbitterten Kämpfen. 1992 weitete sich der Krieg dann auch auf Bosnien und Herzegowina, 1999

auf den Kosovo und 2001 sogar auf Mazedonien aus.

In nahezu jedem Ort gibt es zerfallene, stark beschädigte oder verlassene Häuser, die meisten versehen mit unzähligen Einschusslöcher, manche bereits mit Mörtel ausgebessert, viele aber aus Geldmangel einfach so belassen. Unzählige Bauruinen und kaum ein Haus mit einer Fassade. Hier sind die Spuren des Balkankonfliktes auch jetzt, 20 Jahre nach dem Krieg, allgegenwärtig, ein Mahnmal für kommende Generationen. Vor dem Einfahren in den Nationalpark stärken wir uns noch auf der Terrasse eines Gasthofes im Westernstyle und am frühen Nachmittag fahren wir beim **Hotel Plitvice** vor, wo reservierte Parkplätze direkt neben der Eingangstür auf uns warten. Binnen wenigen Minuten ist die ganze Truppe umgezogen und wir wandern zum Parkeingang, von wo aus uns der Parkbus zum oberen See bringt und so wandern wir kurze Zeit später durch den **Nationalpark Plitvicer Seen**.

Der bekannte Nationalpark ist der flächenmäßig größte Nationalpark Kroatiens und zugleich auch der älteste Nationalpark Südosteuropas. Er wurde 1949 gegründet und befindet sich im hügeligen Karstgebiet Mittelkroatiens unweit der Grenze zu Bosnien und Herzegowina. Das geschützte Nationalparkgebiet umfasst 296,85 Quadratkilometer. Die Plitvicer Seen wurden 1979 als eines der ersten Naturdenkmäler weltweit in das UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen. Jährlich besuchen ihn etwa 1.000.000 Besucher. Der Nationalpark ist für seine



kaskadenförmig angeordneten Seen weltbekannt, von denen an der Oberfläche derzeit 16 sichtbar sind. Diese bildeten sich durch den Zusammenfluss einiger kleiner Flüsse sowie durch unterirdische Karstzuflüsse. Die entlang seiner Fließrichtung angeordneten Seen sind durch natürliche Barrieren voneinander getrennt, ein Merkmal von einzigartigen Naturvorgängen. Die unterschiedlichen klimatischen Einflüsse, sowie der große Höhenunterschied innerhalb des Schutzgebietes bewirken eine besonders vielfältige Flora und Fauna. Hier existieren weiterhin alle Tierarten, die bereits vor dem Auftreten



des Menschen dort beheimatet waren. Wir verbringen den ganzen Nachmittag im Park, erwandern die schönsten Wege und Stege, bestaunen und fotografieren alle Kaskaden und Wasserfälle, fahren mit Booten über den zentralen See, steigen in Höhlen und müssen unzählige Treppen auf- und absteigen. Etwas geschlaucht erreichen wir das Hotel und benötigen jetzt dringend eine erfrischende Dusche. Das Abendessen ist eher zweitklassig, aber annehmbar und besser als am Vortag, erinnert aber stark an Kantinensessen. Nach diesem sportlichen Nachmittag schlafen alle sehr gut.

Montag 02.09

Gut ausgeruht starten wir in einen neblig trüben Tag, echtes Herbstwetter, jetzt schon, hier im Süden? Es ist frisch bis kalt (in den Sommeranzügen) an diesem Morgen, als wir über **Vrelo** Richtung **Pogledale Pass** fahren. Dazu kommt auf der **Krbava** Hochebene, dann auch noch Nieselregen und sehr schlechte Sicht. Der Lkw-Fahrer kennt die Strecke sichtlich besser als wir und gibt seinem leeren Truck die Sporen. Wir benötigen geschätzte 5 Kilometer um alle vorbei zu kommen und auch dann lässt er nicht locker. Der Nieselregen hört allmählich wieder auf, wenn auch nur sehr zaghaft aber etwas weiter am **Cudinklanac Pass** wird es immer kälter und den Lkw können wir auch nicht abschütteln. Über **Babin Potok** und **Zaluznica** hellt es etwas auf und die Straße beginnt langsam abzutrocknen. Wir können wieder etwas mehr am Gasgriff drehen und ab **Licko Lesce** kommen wir über die weit geschwungene Straße bis **Perusic** etwas flotter voran. Wir biegen rechts ab und kommen zum **Fluss Lika**, der zu den saubersten Flüssen Kroatiens gehört. Die Wasserqualität ist so gut, dass es sogar zum Trinken verwendet werden kann. Das glasklare Wasser ist für jeden Angler hochinteressant. Bei Sichttiefen von bis zu 6-7 Metern tummeln sich im Lika wunderschöne Wildkarpfen, Hechte, Barsche usw. Wir fahren einige Kilometer entlang des Ufers durch unberührte, überwältigende Natur, überqueren in **Kaluderovac** die Lika Richtung **Klanac**. Wir suchen vergeblich nach Treibstoff, die im Garmin angezeigte Tankstelle gibt es wohl schon seit Jahren nicht mehr, also weiter, was sonst? Doch was ist das, der rasende Truck ist uns schon wieder dicht auf den Fersen. Will der uns jetzt vielleicht überholen? ... So weit kommt's noch ... geht gar nicht, jetzt ist aber genug, wir geben Gummi und ziehen davon. Aber dann wird der

Nebel wieder dichter und die Fahrbahn wieder feucht bis nass. Es geht weiter über **Ma-la Plana** und **Bakovac**. Die eingeplante Strecke wird immer schmaler und mutiert allmählich zur Single Track. Wir fahren immer weiter bergan, sind mittlerweile total im Walde, der Nebel wird immer dichter, der Wald auch und die Temperatur sinkt weiter, genau wie die Benzinanzeige. Irgendwie überqueren wir die Pässe **Veliki Golie** und **Veliki Kozjak** aber sehen können wir nichts, gar nix. Nur Bäume und dichter Nebel, wir tasten uns weiter vor, langsam und vorsichtig, der totale Blindflug. Keine Ahnung wo wir gerade schwimmen in dieser Suppe. Wir irren ziemlich verloren umher und es kriegt kein Ende, aber die Benzinreserven schon. Nur noch Sprit für 20 km, eine Tankstelle wäre jetzt willkommen, aber hier am A der Welt? Fehlanzeige. Wir rudern in 1142m Höhe und bei winterlichen Temperaturen weiter und sehen keine 10 Meter vor das Vorderrad. Nur noch für 10 km Benzin, aber es geht ja jetzt wieder bergab. Plötzlich ein Höllenlärm und hinter der nächsten Kurve bäumt sich ein kettenbereiftes Ungetüm im Nebel auf. Ein optimistischer Waldarbeiter will mit seiner Arbeitsmaschine den eben gefällten Riesenbaum zur Straße hochziehen und zieht sich um ein Haar an der Seilwinde die Böschung hinunter. Sah aus wie ein Wheelie, war aber fast ein Rückwärts-Salto mit der tonnenschweren Arbeitsmaschine runter in den Wald und nur das schnelle Lösen der Seilwinde verhindert den Abflug.

Es geht weiter, 10% Gefälle, das ist gut, dann schluckt die GS weniger. Aber was ist das; drei Enduros tauchen plötzlich vor uns im Nebel auf, kommen auf uns zu, kreuzen uns und werden hinter uns auch gleich wieder vom Nebel verschluckt. Seit schätzungsweise einer Stunde, außer dem Waldarbeiter die einzigen Lebewesen in diesem endlosen, gespenstigen Wald. Kein Motor-

radgruss, keinerlei Handzeichen, nicht mal den Motorradtyp erkannt. Weiter geht die Odyssee, weiterhin bergab und nur mehr 5 km Reichweite, dann 3, 2, 1, 0 ... aber der Motor läuft. Allmählich lichtet sich der Nebel, das ist gut, auch die Temperaturen steigen, sehr gut und 13% Gefälle (fast schon wie freier Fall) den Berg hinunter läuft es auch ohne Motor. Endlich die ersten Baracken, die Zivilisation hat uns wieder. **Anici** oder **Krasno Polje**, eine Tankstelle gibt es hier nicht. Am Gasgriff wird nur noch zaghaft mit 2 Fingern gedreht, die Adventure-Treiber haben gut lachen, wir fahren mittlerweile mit einer Reichweite von -10km!?! weiter bis zum nächsten Ort, aber auch in **Oltari** sucht man vergeblich nach einer Tankstelle ... vielleicht im nächsten Ort ... Fehlanzeige.

Im Leerlauf gleiten wir runter zur Küste, für die grandiose Aussicht auf den **Velebitski Kanal** oder die Inseln **Rab**, **Krk** oder **Prvic**, haben wir, bei Reichweite -20km, gerade keine Zeit, auch Fotopausen fallen aus. Aber auch im Fischerort **Sveti Juraj** 10 Kilometer südlich von Senj, gibt es kein Benzin, nur Boote, Fische, eine Holzfabrik und zahlreichen Trinkwasserquellen (keinerlei Ölvorkommnisse). Jetzt wird auch der coolste Tourguide langsam nervös. Ok, hilft alles nichts, wir müssen nach **Senj**, war eigentlich so nicht geplant, aber das ist nun mal höhere Gewalt. Wir fahren also die Küstenstraße in nördlicher Richtung hoch und entdecken mit größter Freude ein Straßenschild "Tankstellen nach 7 km"! Ob die GS bei einer Reichweite von -30 km die letzten 7 km wohl auch noch schafft?

Aber klar doch, 0 Problemo! Endlich, 1x volltanken bitte. Wasser lassen, Kaffee trinken, etwas Süßes zur Stärkung und nach der kurzen Pause geht's dann weiter. Vorwärts Kameraden, wir müssen zurück und zwar die 10 Kilometer die wir eben zum Tanken hoch gefahren sind. Hier an der Küste bekommen wir jetzt auch den berüchtigten

kalten Fallwind "Bora" zu spüren, der in diesem Teil der Adria seinen Ursprung hat.

Wir fahren von **Senj** über **Jablanac** bis **Karlobag**, über 60 km, die kroatische Küstenstraße „**Jadranska Magistrala**“ (Europastraße 65) entlang, Richtung Süden. Die kurvenreiche **Jadranska Magistrala** die in der Nähe von Triest beginnt und bis nach **Ulcinj** in Montenegro führt wurde in den 60er und 70er Jahren erbaut, hat eine Gesamtlänge von über 1000km und **gilt als eine der schönsten und malerischsten Küstenstraßen weltweit.**

Rechts das blaue Meer (der **Velebitski Kanal**) mit den Inseln **Rab** und **Pag**, ein Postkartenmotiv nach dem andern, links der **Velebit** Gebirgszug, vor uns die tollste Motorradstrecke, über uns die Sonne, angenehme Temperaturen und ein voller Tank, was will man mehr, einfach genial. High noon, wir schwingen die Bikes, es macht richtig Spaß und die peinlichen, mühevollen Stunden vom Vormittag sind schon ausgeblendet. Es ist kurz vor 13:00 Uhr, als wir in **Karlobag** einfahren, wir haben Hunger und fahren im Fischerort die erste Straße rechts ab, runter ans Meer, noch mal rechts und sitzen Minuten später auf einer schönen Terrasse, im Schatten eines Baumes, direkt am Meer. Das Angebot des Tages: Fischplatte mit fangfrischem Fisch, hmm, da



muss man nicht wirklich lange überlegen, da können sich die meisten recht schnell entscheiden; na ja, Ausnahmen gibt es ja bekanntlich immer. Nicht geschenkt, aber echt vorzüglich.

Eine Siesta wäre jetzt toll, geht aber nicht, wir müssen weiter und wollen den Gebirgszug **Velebit** („Großes Wesen“) an der Küstenregion überqueren um erst mal wieder ins Hinterland zu gelangen. Im Velebit liegen gleich zwei Nationalparks, der NP nördlicher Velebit und der NP Paklenica. Der 145km lange Gebirgszug bildet eine Klimabarriere zwischen dem Mittelmeerklima und dem Gebirgsklima im Landesinneren. Hier auf der Küstenseite ist die Vegetation spärlich, auf der dem Festland zugewandten Ostseite aber dicht bewaldet. Fast genau in der Mitte des Velebit führt unsere Route von **Karlobag** an der Adria über eine tolle, kurvenreiche Passstraße bis nach **Gospic**. Gebaut wurde die Straße Mitte des 19. Jahrhunderts unter der Herrschaft der K.u.K.-Monarchie. Sie hat zwei Hochpunkte, den Oštarijska Vrata (928 m) und den Baške Oštarije (955 m). Bekannt ist der Pass aber gemeinhin unter dem Namen Stara Vrata („Alte Pforte“).

*Während des Kroatienkriegs wurde die Stadt Gospic schwer beschädigt, hier kam es am 6. Oktober 1991 bereits zum „Massaker von Gospic“, einem Kriegsverbrechen der kroatischen Truppen gegen serbisch stämmige Einwohner, bei dem die Ermordung aller serbischen Zivilisten in der Gegend geplant wurde. Es war eines der ersten Kriegsverbrechen im Laufe des „vaterländischen Krieges“. Zeugen der Auseinandersetzungen sind die unzähligen, oft verlassenenen, größtenteils unverputzten Häuser mit Einschusslöcher, die den Straßenrand säumen. Wir sind jenseits des Gebirgszuges und fahren in süd-östlicher Richtung über **Medak** und **Sveti Rok**, nach **Jasenice** und sind bald wieder an der Adria, genauer gesagt, an den sich hier, südlich des Velebit befindlichen Binnenmeeren des **Jadransko More**. Über **Obrovac** und **Karin Gornji** gelangen wir an das Binnenmeer **Karinsko More**, das wir im Uhrzeigersinn umrunden. Weiter geht's Richtung **No-***

vigrad und entlang des **Novigrader Meeres** mit immer wieder tollen Aussichten auf das Binnenmeer und das dahinterliegende Velebitgebirge.

Wir erreichen unser Tagesziel, das **Strand-Hotel Lucija** am Ende des kleinen Hafensortes **Posedarje** (etwa 25 Kilometer von Zadar entfernt) und am nordwestlichen Ufer des Binnenmeeres Novigradsko more gelegen zeitig, so dass die Schnellsten bereits wenige Minuten später im kühlen Wasser



plantschen. Die reizvolle Landschaft und die mächtige Kulisse des Velebit-Gebirges verleihen dem Ferienort ein wildromantisches Ambiente.

Posedarje liegt überaus geschützt am seichten Meer, das durch den Velebitkanal mit der eigentlichen Adria verbunden ist. Hier ist das Wasser des "Meersee" ruhig und angenehm warm. Am Abend sitzen wir auf der Restaurant-Terrasse, etwas oberhalb des Meeres und genießen den lauen Abend bei coolen Drinks und den aufgetischten Köstlichkeiten.

Dienstag 03.09

Am nächsten Morgen fahren wir über **Vrsi**, **Grbe** und **Nin** zur nahegelegenen Stadt **Zadar**, unser erstes Zwischenziel an diesem Tag. **Zadar** ist eine bedeutende Hafenstadt und ein Seebad an der Adria und ist seit 2003 auch Universitätsstadt.

***Zadar** war schon in der Illyrischen Zeit eine Siedlung. Im 2. Jahrhundert v. Chr. bauten die Römer hier ein Kapitol, Befestigungsanlagen, Thermen und einen Aquädukt.*

Danach wurde Zadar eine der Hauptstädte des byzantinischen Reiches. Dann wechselten die Herrscher der Stadt permanent: erst

fränkische, dann wieder byzantinische, dann venezianische, dann ungarisch-kroatisch und, mit Hilfe des französischen Kreuzfahrerheers wieder venezianisch. Die venezianische und kroatisch-ungarische Herrschaft wechselte mehrmals, bevor die Stadt kurz an Neapel fiel, um gleich wieder an die ungarische Krone zu fallen. 1409 wurde Zadar für 100.000 Dukaten an Venedig verkauft um 1797 nach dem Fall Venedigs dann erst an Österreich, kurz darauf an Frankreich und einige Jahre später wieder an Österreich zu fallen. 1918 war Zadar die Hauptstadt des Königreichs Dalmatien, eines der österreichischen Kronländer und war bis zum Ersten Weltkrieg auch Garnisonstadt der k.u.k. Armee. Nach dem Ersten Weltkrieg fiel Zadar (1920) wieder an Italien. 1945/47 wurde die Stadt dann Teil der Teilrepublik Kroatien innerhalb Jugoslawiens. Seit 1991 ist Zadar nun Teil der unabhängigen Republik Kroatien und entwickelt sich immer mehr zu einem der wichtigsten Adria-Seehäfen.

Wir fahren nur mal um die Halbinsel herum, wollen nicht schon am Morgen zu viel Zeit verlieren, denn auch an diesem Tag müssen noch einige Kilometer zurückgelegt werden. Über **Sukosan**, **Drage**, **Pirovac** und **Vodice** geht es zwischen dem **Ravni Kotari**, eine fruchtbare und landwirtschaftlich weit entwickelte Ebene mit viel Obst- und Weingärten, zur Linken und dem 4 km breiten **Pasmanski-Kanal**, der die Insel Pasma, die sich parallel zur dalmatischen Küste erstreckt vom Festland trennt, zur Rechten, weiter nach Sibenik.

Wir folgen der E65 und fahren permanent, bei herrlichen Ausblicken, immer weiter am Meer entlang über **Primosten**, **Podorljak**, **Togir** und **Solin** nach **Split**, die zweitgrößte Stadt Kroatiens, oder der „Hauptstadt Dalmatiens“.

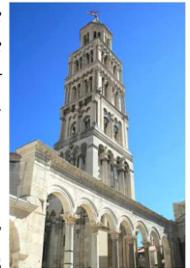
Split liegt auf einer Halbinsel an der kroatischen Adriaküste, ist ebenfalls Universitätsstadt und eine bedeutende Hafenstadt.

Split war erst eine griechische Kolonie,

dann eine antike römische Siedlung und danach Teil des byzantinischen Reiches. Genau wie in Zadar wechselte die Herrschaft über die Stadt unzählige Male zwischen den damaligen Mächten (Kroatien, Venedig, Byzanz, Ungarn und Bosnien). Dazwischen fielen auch die Normannen kurz in der Stadt ein und 1394 fiel Split dann für einige Jahre an **Sigi(smund) von Luxemburg**, König von Ungarn-Kroatien (später auch Kaiser der Heiligen Römischen Reichs).

Jetzt nehmen wir uns aber die Zeit für eine kleine Stippvisite, laufen eine gute Stunde durch die Altstadt, (1979 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt) und fotografieren all die tollen Bauwerke. Den **Diokletianspalast**, den Kaiser Diokletian um 300 erbauen lies. Die im 4. Jahrhundert erbaute **Kathedrale von Split** (gilt als älteste Kathedrale der Welt) gebaut in der Form eines Oktogons mit Marmorsäulen und korinthischen Kapitellen und einem sehr extravaganen Glockenturm, (erbaut zwischen dem 13. und 16. Jahrhundert). Ein durch seine schlanke und transparente Form und durch seine stufenartige Schmälerung nach oben und seinen vielen Öffnungen und Bögen, sehr spezifisches Bauwerk.

Die **venezianische Loggia**, heute **Ethnographisches Museum**.



Wir kämpfen uns durch die Souvenirläden der „Podrumi“ (Keller), ein zum Teil sehr hohes Gangnetzwerk unter dem Diokletianspalast, ziehen über die reizvollen, zum Verweilen einladenden Plätze, schlecken genüsslich ein Eis und schlendern mit Blick auf die in der Bucht vor Split liegenden Inseln **Brac**, **Hvar**, **Šolta** und **Ciovo** lässig über die **“Riva”**, die direkt am Meer längs der Hafengebucht an der Altstadt liegende **Flaniermeile**, zurück zu unseren gut bewachten Bikes – Danke Jean-Paul!

Dienstag 03.09 - Fortsetzung

Über **Podstrana** und **Omis** folgen wir noch ein Stück der Küstenstraße, biegen dann aber links ab und gelangen über **Zadvarje** und **Seistanovac** hinter das **Biokovo-Gebirgsmassiv**, das auch unter staatlichem Schutz steht. Nach einem schmalen Küstenstreifen an der Adria steigt das Kalkgebirge steil und vegetationsarm bis zu Höhen von über 1700 Metern an. Entlang der dem Meer abgewandten Seite, die eine karge Vegetation mit vereinzelt Waldinseln aufweist gelangen wir über **Zagvozd** und **Zupa** nach **Kozica**. Nur im letzten Augenblick können wir das kleine Sträßchen erblicken das uns durch enge und schattige Kurven die Passstraße hoch, über **Gornje Igrane** und den 900m hohen Gebirgskamm, nach **Srde Sela** und zurück an die Südseite des Biokovomassivs führt. Auf der Südseite führt die Strecke jetzt nur noch durch langgezogene Kurven runter an die Küste und wir können unser **Etappenziel Makarska** unter uns in der Bucht schon von weitem erblicken. Nur noch schnell volltanken, damit wir am nächsten Morgen nur keine Zeit verlieren, schließlich müssen wir dann ja eine frühe Fähre erwischen. Wenige Minuten später fahren wir durch die belebten Straßen der Touristenhochburg **Makarska** und suchen nach dem **Hotel Biokovo**, unsere Bleibe für die nächsten zwei Tage/Nächte, direkt an der Strandpromenade.



Makarska liegt direkt am Meer, unterhalb des Biokovo-Massivs, das die Stadt vor dem kontinentalen Klima schützt. Immer mehr Urlauber aus aller Welt zieht es im Sommer

hierher, was an den schönen Sand- und Kiesstränden liegt und natürlich an der wunderschönen Uferpromenade mit zahlreichen Restaurants, Boutiquen und Souvenirshops die zum Bummeln und Shoppen einladen. Das bekannte Urlaubsziel bietet für alle Gäste ein großes Angebot an Sportmöglichkeiten und vor allem jede Menge Bars und Diskotheken für Nachtschwärmer. Am Abend steigt hier der Bär und erschöpfte Biker werden um den wohlverdienten Schlaf gebracht.

Mittwoch 04.09

Wir müssen früh raus, wollen unbedingt die um 10:15 Uhr im knapp 60 km entfernten **Ploce** ablegende **Fähre zur Halbinsel Pelješac** erwischen. Aber nach wenigen hundert Metern werden wir bereits in unserem Eifer gebremst. Das Hinterrad an Luc's GS eiert und ist ziemlich platt. Die Ursache ist schnell ersichtlich, ein Nagel sticht im Profil, vielleicht war ja die Unterbringung der Motorräder im Hotel-Rohbau nebenan nicht gerade optimal. Auch das noch, jetzt wird das mit der Fähre doch wohl etwas eng aber nein, in wenigen Minuten ist der Reifen dank vorbildlicher Teamarbeit fachmännisch geflickt und weiter geht die Fahrt. Nach einer kurzen Überprüfung des optimalen Reifendrucks an der nächsten Tankstelle, wobei uns ein träger bornierter österreichischer Autofahrer in Shorts und Socken ziemlich ärgerte, ging es dann über die **E65** und **Padgora** und **Drvenik** zügig weiter Richtung **Fährhafen in Ploce**. Dort kommen wir dann viel zu früh am Pier an und müssen noch warten bevor die Fähre endlich einläuft. Die Fähre setzt uns in rund 45 Minuten über den **Neretvanski Kanal** rüber auf die **Halbinsel Pelješac**, wo wir ab **Trpanj** über **Janjina** und **Dubrava** zum interessanten Ort **Ston** gelangen. An der schmalen Landenge, die die Halbinsel mit dem Festland verbindet, wurde schon unter römischer Herrschaft die Siedlung **Ston** (Stagnum) errichtet.

Die **Befestigungen um die Stadt** kontrollierten den Zugang zur Halbinsel Pelješac. Auf dem Berg Starigrad oberhalb Ston sind noch die Reste eines römischen Kastells erkennbar. Im 14. Jahrhundert wurde mit dem Bau der Be-

festigungsanlagen begonnen. Es entstanden 3 Kastelle, die durch Mauern miteinander verbunden waren. Über 40 Türme waren Teil der 5 km langen Mauer, von der bis heute noch Teile stehen. Die Anlage wurde 1506 fertig und wird als **die längste Festungsmauer in Europa** bezeichnet.



Auch die Salzgärten, die bis heute existieren, entstanden schon zu jener Zeit. Die Salzgewinnung in der seit der Antike betriebenen großen Meerwassersaline Ston, war die Grundlage der Wirtschaft der Stadt und zeitweilig eine der bedeutendsten Einnahmequellen.

Leider haben wir keine Zeit eingeplant für eine ausgiebige Besichtigung, schiessen nur einige Fotos und weiter geht die Fahrt Richtung Dubrovnik. Wir erreichen gleich wieder die **Jadranska Magistrala** und fahren mit einer permanent Wahnsinnsaussicht auf das Meer und die vorgelagerten Inseln über **Doli** und **Slano** nach **Zaton**, das in einer traumhaften Bucht liegt und uns magisch zu einer Rast einlädt. Im Ortsausgang, unten, direkt am Meer finden wir das passende Restaurant (Orsan) und speisen etwas später auf der Strandterrasse im Schatten, fast mit den Füßen im Wasser, wieder vorzüglich.

Nur eine Handvoll Kilometer weiter bietet sich uns ein grandioser Blick auf **Dubrovnik**. Die erst kürzlich errichtete (98-2002), beeindruckende **Franjo-Tudman-Brücke** überspannt hier an der Omblamündung, mit einer Gesamtlänge von 518 m, die Adriabucht, wodurch sich die Strecke um 12 km verkürzt. Das Bauwerk besteht aus einem Spannbetonüberbau,

dessen Pfeiler am nördlichen Ufer steht und einer einhäufigen Schrägseilbrücke, deren Pylon am südlichen Ufer platziert ist und ähnelt unserer A1-Brücke über das Alzettetal in Hesperange sehr stark. Rechts neben der Brücke liegt gerade ein **Kreuzfahrtschiff** vor Anker,



im Hintergrund die Stadt. Wir überqueren die Brücke und fahren weiter bis zur Festungsmauer, stellen die Bikes im Schatten derselben ab, verstauen Klamotten, Stiefel und Helme und mischen uns mit Kamera bewaffnet unter die unzähligen Touristen.

Die Stadt **Dubrovnik** (Ragusa), ein kulturelles Zentrum Kroatiens, wird aufgrund ihrer kulturellen Bedeutung und der jahrhundertelangen politischen Sonderstellung auch als „Perle der Adria“ und „Kroatisches Athen“ bezeichnet. 1979 wurde die gesamte Altstadt von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen.

Ähnlich wie die Städte Zadar und Split entstand hier bereits im 3. Jahrhundert v. Chr. eine illyrische Siedlung welche die Römer im 6. Jahrhundert befestigten. Es folgten Goten, Slawen und Bosnier, aber Dubrovnik stand immer wieder unter dem Schutz von Byzanz. Zur Zeit der Kreuzzüge stand die Stadt unter der Herrschaft Venedigs, wurde 1242 sogar von den Mongolen belagert die das Umland verwüsteten.

Einem Bündnis mit Bosnien folgte eine Angliederung an das kroatisch-ungarische Königreich. Die Stadt zahlte auch jahrelang Tribute an die Osmanen um sich so ihre Neutralität zu erkaufen. Jahrhundertlang war Dubrovnik eine unabhängige Stadtrepublik. Dem ungarisch-kroatischen König wurden Abgaben in Form von Steuern und Schiffen geleistet und so begann Dubrovnik sein Leben

als selbstständige Republik Ragusa. Die wichtigsten Handelsrouten liefen hier durch.

Der Republik gelang es ihre Autonomie zu bewahren, und die Bürger der Stadt wählten ihren Stadtrat und den Senat. 1416 schaffte die Republik Ragusa als erster Stadtstaat Europas die Sklaverei ab; gleichzeitig wurde der Sklavenhandel gesetzlich verboten.

Die Handelsflotte Dubrovniks bestand im 16. Jahrhundert aus 160 Schiffen und war zu jener Zeit eine der größten im Mittelmeer.

Die bedeutendste Schutzmacht der Republik Dubrovnik war das Königreich Spanien, die größte Bedrohung der Unabhängigkeit und Freiheit Dubrovniks war Venedig.

1806 marschierten dann die Franzosen unter Napoleon Bonaparte in die Stadt ein, doch 1814 bereits besetzten die Österreicher die Stadt, die dann durch Beschluss des Wiener Kongresses auch an Österreich fiel und Teil des Kronlandes Dalmatien wurde.

Es folgte dann die Habsburgerherrschaft, danach gehörte Dubrovnik zu Jugoslawien. Während des Zweiten Weltkriegs war die Stadt Teil des Unabhängigen Staates Kroatien, nach 1945 wurde Dubrovnik Teil der kroatischen Teilrepublik Jugoslawiens. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt eines der wichtigsten Ziele des Adria-Tourismus.

Im Kroatienkrieg wurde die Stadt von serbisch-montenegrinischen Streitkräften belagert und massiv beschossen, wobei auch über 100 Zivilisten ums Leben kamen. Die materiellen Schäden sind mittlerweile fast vollständig behoben und die Stadt gilt wieder als das beliebteste Urlaubsziel in der Region. Der Leitspruch der Dubrovniker zu Zeiten der osmanischen Belagerung: „Für alles Gold in dieser Welt werden wir unsere Freiheit nicht verkaufen“ zeugt von deren zukunftsweisendem Freiheitsverständnis.

Über eine lange Treppe steigen wir hinab in die autofreie Altstadt und stehen mitten auf der überwältigenden **Hauptpromenade** (dem „Stradun“). Hier gibt es dann Sehenswürdigkeiten bis zum Abwinken: den **Fürstenpalast**, den **Sponza-Palast** (Rathaus) und direkt daneben den **Glockenturm**, die **Kathedrale**,



mehrere Kirchen, die **Stadtwache mit ehemaligem Zollhaus**, die **Rolandsäule** und auch mehrere Klöster. Im Franziskanerkloster befindet sich die **älteste Apotheke Europas** (1317). Hier steht auch eines der ältesten kommunalen Theater Europas, in dem immer noch Aufführungen stattfinden.

Beindruckend ist aber vor allem die komplett begehbare, 1940m lange und zwischen 3 und 6 Meter breite **Stadtmauer** von Dubrovnik. Sie ist die besterhaltenste Befestigungsanlage in Europa.



Dubrovnik ist tatsächlich eine der schönsten Städte des Mittelmeerraumes und entwickelt sich zunehmend zu einem Treffpunkt des internationalen Jetsets und der High Society.

Nach dem Verdrücken einiger Eisleckereien und etlichen erfrischenden, natürlich alkoholfreien Drinks, müssen wir dann irgendwann leider doch wieder zurück zu den Motorrädern, schließlich müssen wir noch annähernd 170km zurück nach Makarska düsen.

Wir fahren gegen 17:00 Uhr aus Dubrovnik aus, über **Orasca** und **Brsecine** zurück nach

Slano. Jetzt fahren wir weiter auf der Magistrala (E65) und gelangen etwas weiter an die Grenze zu Bosnien-Herzegowina. Wir müssen den etwa 9 Kilometer breiten "**Neum-Korridor**" durchqueren, die den südlichsten Teil Kroatiens (den um Dubrovnik und bis zur Grenze nach Montenegro) vom übrigen Kroatien trennt, also diese wenige Kilometer auf bosnischem Boden zurücklegen und demnach binnen kürzester Zeit 2 Grenzen passieren (HR-BIH und BIH-HR) und ahnen schlimmes. Hat man im Laufe des Sommers doch öfters Hiobsmeldungen von langen Staus an eben den besagten Grenzen (hüben wie drüben) vernommen, doch dem ist nicht so. Es ist später Nachmittag und die nach einem anstrengenden Tag, sichtlich erschöpften Zöllner winken uns einfach durch. Kein Herauskranken der Pässe, kein Zeitverlust. Bereits 1718 wurde den Osmanen zwischen **Neum** und **Klek** der Zugang zur Adria gewährt. Heute ist dieser Teil der Küste Bestandteil des Staates Bosnien und Herzegowina und der Grund, dass Dubrovnik eine Exklave ist. Im Rahmen der EU-Beitrittsverhandlungen Kroatiens wurde diese Besonderheit in politikübergreifender Hinsicht behandelt. Betreffend den "Neum-Korridor" wurden in sicherheitspolitischer oder zollrechtlicher Hinsicht für Kroatien Ausnahmeregelungen getroffen (**Schengener Abkommen**). **Neum** hat als einziger Ort in Bosnien und Herzegowina einen Zugang zum Meer und hat somit eine gewisse Bedeutung für den Sommertourismus. Der Ort liegt direkt an der Adria, in einer kleinen, von der Halbinsel Pelješac geschützten Bucht und hat die höchste durchschnittliche Jahrestemperatur in ganz Bosnien / Herzegowina. Wir kommen also zügig weiter und gelangen über **Klek**, Raba, Rogotin und **Ploce**, wo wir am Morgen mit der Fähre starteten. Hier verlassen wir die E65 und fahren noch einige kurvenreiche Kilometer im gebirgigen Hinterland Jezero, dem südlichen Ausläufer des Biokovomassivs. Nach einer kurzen Pause in **Stasevica** kurven wir unter den letzten Sonnenstrahlen dieses Tages um den Berg **Stropac** herum um dann wieder runter an die Magistra-

la zu gelangen. Bei Dämmerung fahren wir kurz vor 20:00 Uhr in Makarska ein und schließen diesen tollen Tag etwas später bei einem fruchtigen Cocktail auf einer Terrasse an der belebten Strandpromenade ab.

Donnerstag 05.09

Eine knapp 400 km-Etappe steht heute auf dem Programm und wir verlassen den Ferienort kurz nach 09:00 Uhr, kommen also zeitig weg. Nachdem wir eine Woche lang immer in südlicher oder süd-östlicher Richtung unterwegs waren, müssen wir allmählich wieder zurück in den Norden. Eine gute Stunde lang fahren wir, mit der Sonne im Rücken am Meer entlang über **Brela** und **Omis**, vorbei an Split und biegen dann in **Kastel Stari** nach rechts ab ins Hinterland. Über **Kladnjice**, **Progomet** und **Boraja** gelangen wir in den **Nationalpark Krka** und nach **Skradin**. Der Nationalpark Krka umfasst einen rund 45 Kilometer langen Flussabschnitt der **Krka**. Der Fluss hat neben vielen kleinen auch acht große Wasserfälle. Inmitten eines Sees befindet sich die Insel **Visovac**, auch Muttergottesinsel genannt, die zu den wichtigsten Natur- und Kulturschätzen der Republik Kroatien zählt und auf der sich seit 1445 ein Franziskanerkloster befindet. Hier an den Wasserfällen der Krka und in der Schlucht des Flusses wurden genau wie an den Plitvicer-Seen, Teile der Winnetou-Filme gedreht. Für eine Besichtigung war aber leider keine Zeit.

In einer großen Schleife fahren wir über **Vacani**, **Kistanje**, **Knin** und **Otric**, immer weiter östlich und gelangen über **Srb** und **Doljani** wieder ganz nah an die Grenze zu Bosnien / Herzegovina. Hier fahren wir dann auf immer schlechteren Straßen und Wegen durch entlegene, menschenleere und gottverlassene Örtchen wie z.B. **Mazin** und dann nur noch durch Waldgebiet. Hier beginnt ein echter Riesenslalom, zwischen unzähligen, zum Teil beachtlichen Schlaglöchern hindurch. Es ist Mittagszeit, wir haben Hunger und Durst, aber wir sind weit weg von irgendwelchen Gast- oder Speiselokalen, kommen nicht mal mehr an Orten vorbei.



In der letzten Stunde sind wir nur einer einzigen, alten und klapprigen Rostlaube begegnet. Schlussendlich hat die Rüttelstrecke dann doch ein Ende und kurz vor **Bruvno** gelangen wir an die D1 (E71). Direkt an der Einmündung befindet sich der urig rustikale Landgasthof Mesic und somit kommen wir kurz vor 15:00 Uhr endlich zum längst überfälligen Mittagessen, ... wurde auch langsam Zeit! Auf der gegenüberliegenden Straßenseite steht ein mit **Einschusslöchern durchsiebtes** und zur Scheune umdisponiertes Einfamilienhaus.

Gottseidank steht das einfache aber gute Essen schnell auf dem Tisch und knapp eine Stunde später ist die ganze Truppe wieder gestärkt und startklar. Wir fahren weiter über **Gracac** runter nach **Jasenice**, hier sind wir vor ein paar Tagen schon mal lang gefahren, und sind bald wieder unten am Meer, oder genauer gesagt am **Velebitski-Kanal**. Über **Seline** sind wir dann auch schnell in **Starigrad** und fahren nach 380 km bereits um 16:30 Uhr beim Hotel Vicko vor. Unser Hotel am Ausgang des Urlaubsortes liegt direkt am Meer, etwas unterhalb der Magistrala und die Zimmer haben wieder freie Sicht aufs Meer.

Nur Minuten später liegen fast alle am Strand



oder im kühlenden Wasser. Am Abend gibt es dann noch eine vorzügliche Grillplatte auf der Terrasse im Restaurant gegenüber.

Freitag 06.09

Heute starten wir bereits gegen 08:20 Uhr, denn wir wollen knapp 200 km weiter unbedingt die um 12:15 auf der Insel **Krk** ablegende Fähre zur Nachbarinsel **Cres** erwischen. Laut Garmin müsste diese Strecke in 3 ½ Stunden zu schaffen sein, aber man kann ja nie wissen. Auf der **Jadranska Magistrala D8/E65** kommen wir zügig voran, es herrscht kaum Verkehr an diesem Morgen und wir genießen diese herrliche Bikerstrecke über **Karlobag, Jablanac, Sveti Juraj** und **Senj** immer weiter Richtung Rijeka. Links, das in der Morgensonne glitzernde Meer, mit all den vorgelagerten Inseln, rechts die Berglandschaft. Diese geschwungene Straße ist eine Traumstrecke für Motorradfahrer, ein Gedicht, ein mehrere hundert Kilometer langes Postkartenmotiv und permanent dürfen wir die tollsten Aussichten genießen. Zwingend gehören hier natürlich auch wieder Fotostops dazu. Weiter geht's über **Novi Vinodoliski**, das seinen Namen (Vinodol = Weintal) Aufgrund des Weinbaus rund um die Stadt erhielt. Hier siedelte sich auch das berühmte kroatische Adelsgeschlecht der Frankopanen an (siehe Ogulin ganz am Anfang). Über **Cricvenika** und **Kraljevica** erreichen wir die **Krk-Brücke** (auch Tito-Brücke genannt), eine Bogenbrücke aus Stahlbeton, die aus zwei Teilbrücken besteht und das Festland mit der kroatischen Insel **Krk** verbindet. Die größere der beiden Brücken (390m) geht vom Festland über den **Tihi-Kanal** (windstillen Kanal) nach **Sveti Marko** (kleine Insel in der Mitte), die kleinere Brücke (244m) von Sveti Marko über den **Bumi-Kanal** (windiger Kanal, benannt nach dem Fallwind Bora) nach Krk. Eigentlich überspannt der längere Bogen eine Weite von 416 m und war bei der Eröffnung (1980) die am weitesten gespannte Beton-Bogenbrücke der Erde, erst 1996 von der Wanxiang-Brücke (420m) in China übertroffen. Beide Brücken zusammen sind mit allen Zufahrten 1.450 m lang, die maximale Bogen-



höhe beträgt 67m und ihre Benutzung ist mautpflichtig.

Kurz nach 11:00 Uhr sind wir also auf der **Insel Krk** und liegen sehr gut in der Zeit, so dass wir uns eine kleine Pause auf der schattigen Terrasse einer Raststätte erlauben können. Nach einer kurzen Erfrischung geht es dann weiter über **Sepici** nach **Valbiska**, direkt zum Fährhafen. Die Tickets werden gekauft und kurze Zeit später stehen wir in der Poleposition und warten auf die Fähre. Gut 20 Minuten später fahren wir als erste auf die Fähre und dürfen auch dort gleich ganz nach vorne bis zur Klappe vorfahren. Das ist natürlich sehr praktisch, denn so dürfen wir drüben auf der Insel Cres auch wieder als Erste starten.

Die beiden Inseln **Krk** und **Cres** sind gleich groß und die größten der unzähligen kroatischen Inseln in der Adria. Sie liegen nebeneinander in der Kvarner-Bucht südöstlich von Rijeka. Nur die Insel Krk ist seit 1980 durch die Krk-Brücke mit dem Festland verbunden. Cres liegt etwas westlicher, im nördlichen Teil der Kvarner-Bucht, vor der Halbinsel Istrien.

Um genau 12:42 fahren wir in **Merag** (Cres) runter von der Fähre. Hier warten unzählige Autos in einer kilometerlangen Warteschlange und wollen alle auf die Fähre von der wir eben runter gefahren sind. Wir sind wieder mächtig unter Druck und haben nur rund 45 Minuten um die 35 km bis zum nächsten Fährhafen in **Porozina** zu erreichen.

Hier herrscht wesentlich mehr Verkehr und bis **Vodice** kommen wir auf dieser engen und kurvenreichen Strecke auch nicht wirklich gut voran, es wird allmählich eng. Als wir runter zum Fährhafen kurven kommen uns die ersten Autos schon entgegen, sodass die Fähre schon angekommen sein muss. Am Fahrkartenschalter stehen noch etliche Leute (vor uns) und

wir sind jetzt nicht sicher dass das wirklich noch klappt; ... alle fahren schon mal vor, der Tourguide besorgt die Tickets und wir werden alle leicht nervös und befürchten dass uns die Fähre vor der Nase wegfährt. Endlich, wir dürfen auf die Fähre, sind fast die Letzten, Klappe hoch und wir schippern rüber Richtung **Istrien** (Festland).



Nach einer 20-minütigen Überfahrt sind wir in **Brsec** und kämpfen uns, an den anderen Fährreisenden vorbei, hoch zur D66, wo wir nach rechts Richtung Opatija abbiegen. Es ist kurz vor 14:00 Uhr und allmählich quält uns schon wieder der Hunger. Nur wenige Minuten später entdecken wir in **Moscenicka Draga**, quasi am Wegesrand, die einladende, schattige Terrasse des Restaurant Sidro und die kommt gerade recht, fast wie bestellt. Spanferkel, gegrillter Tintenfisch oder Schinkenplatte werden bestellt und etwas später auch mit Genuss verzehrt. Nach dem wieder mal exzellenten Essen geht es weiter auf der kurvenreichen Küstenstraße Richtung Opatija/Rijeka. Über **Ika** gelangen wir nach **Icici**, ein kleines Fischerdorf in der Kvarnerbucht an der Opatija-Riviera, das durch den Winter- und Sommertourismus bereits seit 1844 als Luftkurort bekannt ist. Hier gibt es viele kleine ruhige Strände, Cafés, Strandbars, Boutiquen und Verkaufsstände, aber zum Sonnenbaden oder shoppen sind wir ja nicht hier. Wir biegen scharf links ab, lassen die Küstenstraße hinter uns und kurven die serpentinreiche Bergstrecke hoch ins Ucka-Gebirge. Die **Ucka**, das größte Gebirgsmassiv an der östlichen Seite der Halbinsel Istrien befindet sich nahe der Stadt Rijeka, oberhalb der Ri-

vijera von Opatija. Ein Teil dieses Gebirgsmassives steht als Naturpark Ucka unter Naturschutz. Die unmittelbare Nähe des Meeres begünstigt das spezifische Klima und den üppigen Pflanzenwuchs bis in die Gipfellagen. Der höchste Gipfel ist der Vojak (1401m), wo sich ein Aussichtsturm befindet, von dem man bei günstiger Witterung eine schöne Aussicht über den Gorski Kotar, die Kvarner-Bucht, die Inseln Cres, Krk und Lošinj, das Velebit-Massiv und die Julischen Alpen in Slowenien bis hin zu den Dolomiten in Italien hat.

In **Vepinac** biegen wir noch mal links ab und fahren auf einer schönen, dicht bewaldeten Straße entlang der A 8, die wir hier öfters kreuzen weiter Berg an nach **Vela Ucka**. Auf einer kurvenreichen Strecke fahren wir auf dem Plateau weiter über **Vranja, Paz und Cerovlje** nach **Buzet**, kurz vor der Slowenischen Grenze, wo wir unsere letzten kroatischen Kuna in Benzin, Eis am Stiel oder sonstige Leckereien umsetzen. Wir fahren durch das historische Städtchen das geprägt wird durch die vielen palastähnlichen Patrizierhäuser der ehemaligen venezianischen Militärverwaltung. Von der alten Stadtmauer sind heute nur noch die beiden Stadttore, sowie Teile des renovierten Südwals ersichtlich. Überraagt wird das Städtchen allerdings von der alten barocken Pfarrkirche nebst Glockenturm der von Weitem sichtbar ist.

Über kleinste Sträßchen ziehen wir an der Slowenischen Grenze entlang über **Abrami, Zrenj und Sterna** bis nach **Kastel**. Straßenschilder oder Wegweiser gibt es hier keine und die eingeplante Route im Garmin ist alles andere als präzise und so müssen wir hier auch das eine oder andere Mal Wenden und die Richtung leicht ändern. Wir erreichen gegen 17:40 Uhr die Ortschaft Kastel wo wir die Grenze überqueren und nach Slowenien einfahren.

Nach der Grenzkontrolle geht es weiter und gleich an der ersten Abzweigung biegen wir nach rechts in den Ort **Dragonja** ab.

Einige hundert Meter weiter, in einer unübersichtlichen Linkskurve geschieht dann um 17:46 Uhr das Unfassbare. Ein uns entgegen-

kommender Jeep gerät total auf unsere Fahrspur, fährt voll in die Gruppe rein und erwischt Claude und Nathalie frontal ! Schock ...!

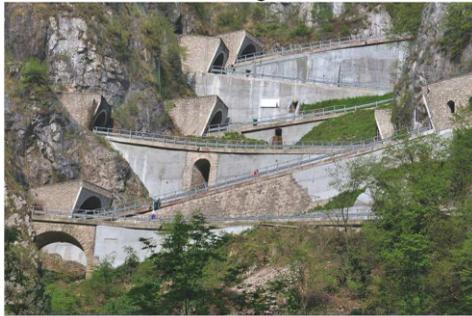
Die GS wird zurückgeschleudert, unsere Freunde fliegen mehrere Meter durch die Luft und landen unsanft im Gelände rechtsseitig der Fahrbahn. Alle sind total geschockt und fassungslos und müssen sich zusammenreißen und den regungslos am Boden liegenden Freunden Erste Hilfe leisten. Aus den umliegenden Häusern eilen weitere Helfer herbei, irgendjemand erklärt er habe Rettungsdienst und Polizei gerufen. Lange und bange Minuten vergehen, wir kümmern uns so gut es geht um die Verletzten, die beide ansprechbar, jedoch allem Anschein nach schwer verletzt sind. Endlich treffen die Krankenwagen ein, etwas später auch die Polizei. Die Ärztin und die Unfallsanitäter übernehmen und weisen uns zurück, auch die Polizei will sich nicht belehren lassen, dabei sind wir nur total besorgt und wollen ja eigentlich nur helfen. Wir fungieren nur noch als Dolmetscher, machen Fotos und räumen alles zusammen. Nach gutem Zureden dürfen wir das ganze Gepäck dann im Polizeiwagen verstauen und später dann auch hinter diesem herfahren bis zum Krankenhaus in Izola, wo dann alles wieder ausgeladen wird. Wir müssen lange warten, bekommen kaum Informationen wie es um unsere Freunde bestellt ist. Es ist bereits dunkel als wir schlussendlich erfahren dass Nathalie mehrere Brüche erlitten hat und hier vor Ort operiert wird, wogegen Claude auf Grund seiner schweren inneren Verletzungen wohl noch am gleichen Abend ins Universitätskrankenhaus nach Ljubljana überführt wird. Geschockt, hilflos und verwirrt fahren wir ins gebuchte Hotel nach Portoroz, wo wir erst kurz vor 22:00 Uhr eintreffen und Dank vorheriger Telefonate trotzdem noch ein Abendmahl auf der Terrasse vorgesetzt bekommen. So richtig will das Essen aber nicht schmecken, es ist eher still am Tisch und jeder ist in seine Gedanken versunken.

Samstag 07.09

Nach einer unruhigen Nacht und einem ausgiebigen und vorzüglichen Frühstück führt am nächsten Morgen unser erster Weg wieder nach Izola zum Krankenhaus. Wir erkunden uns über den Gesundheitszustand unserer Freunde, kümmern uns um die am Vorabend deponierten Gepäckstücke und die fast gänzlich zerstörten Klamotten und dürfen dann sogar kurz zu Nathalie. Uns wird auch bestätigt, dass Claude, dessen Gesundheitszustand sehr kritisch war, bereits am Vorabend nach Lubljana gebracht wurde. Allmählich hat man auch in Luxemburg von dem Unfall erfahren und viele rufen an um etwas zu erfahren, aber leider können wir nicht mit genaueren Details dienen. Hilflös und immer noch geschockt müssen wir dann irgendwann doch unsere Fahrt fortsetzen. Wir haben alles Mögliche getan, können auch hier nicht mehr helfen und mit der Hoffnung, dass die Verletzten in bester Obhut sind und ihnen alle erdenkliche Hilfe wiederfährt fahren wir auf direktem Wege nach Italien.

Ab **Triest** fahren wir über die Autobahnen **RA13, A4** und **A28** via **Palmanova** Richtung **Conegliano** und dann noch ein Stück über die **A27** bis **Vittorio Veneto** wo wir die Autobahn verlassen. Über **Tarzo** und **Tovena** gelangen wir zum **Passo di San Boldo**, einem kleinen Alpenpass in Venetien, am südlichen Alpenrand, der das Val Belluna mit dem Val Mareno über eine Höhe von 706m miteinander verbindet. Die **SP635** ist nur einspurig befahrbar, der Verkehr wird durch mehrere Ampeln geregelt. Hier besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung und eine Höhenbegrenzung (3,20m). Sehenswert ist die einzigartig kühne Trassenführung der Südrampe in einem von nahezu senkrechten Felswänden abgeschlossenen Sacktal. Nur durch fünf in den Fels gesprengte enge Kehrtunnel und über sechs Brückenbauwerke kann die Passhöhe erreicht werden. Im Ersten Weltkrieg zwischen Februar und Juni 1918 gelang es Pionieren der österreichisch-ungarischen Armee, diese Straße zur Versorgung der Piave-Front in einer Rekordzeit von nur drei Monaten zu

errichten. Straße der 100 Tage heißt das Bauwerk wegen seiner kurzen Bauzeit. Als Arbeitskräfte wurden auch Kriegsgefangene und die Alten, Frauen und Kinder der örtlichen Bevölkerung eingesetzt. Hier arbeiteten 1.400 Arbeiter in drei Schichten am Bau dieser strategisch wichtigen Verbindung. Zum Transport von schwerer Artillerie und Nachschub durfte die Steigung trotz der extremen topografischen Gegebenheiten nicht mehr als 12% betragen. Die Bauweise gilt auch heute noch als technische Höchstleistung.



Oben am Pass machen wir erst mal eine Mittagspause und verzehren die gute hausgemachte Pasta. Danach geht's die Nordrampe runter über **Valmorel** nach **Belluno**, am Fluss Piave, die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz in Venetien und 1999 Alpenstadt des Jahres.

Über die **SP203** gelangen wir nach **Agordo** wo wir nach links Richtung **Passo Cereda** abbiegen. Die Straße verbindet bei einer Maximalsteigung von 15 % **Agordo im Val Cordevole** über die **Forcella Aurine** (1299m) und den Ort **Gosaldo** mit **Fiera di Primiero**, wo wir gleich rechts über die SS50 hoch zum Rollepasse fahren. Der **Passo Rolle** (1989m) verbindet das Fleimstal mit dem Primörtal. Die Südrampe mit ihren 30 Kehren wurde kürzlich modernisiert und scheint die Hausstrecke einiger mutiger Lokalmatadoren zu sein. Die Nordrampe dagegen hat knapp halb so viele, aber engere, unübersichtliche Kurven.

Wir sind mittlerweile mitten in den Dolomiten und fahren durch den Wintersportort **Predazzo** weiter über den **Passo di Lavaze**. Das Lavazejoch (Zanggenjoch) (1808m) liegt rund 800

Meter südlich der Grenze zu Südtirol. Über **Deutschnofen** (Nova Ponente) fahren wir durch das Eggenal runter nach **Bozen** (Bolzano) die Landeshauptstadt Südtirols, einer autonomen Provinz und als solche Sitz der Südtiroler Landesregierung und des Südtiroler Landtags. Seit 1964 ist die Stadt Bischofssitz und seit 1998 mit der Freien Universität Bozen auch Universitätsstadt. Bozen wurde zur Alpenstadt des Jahres 2009 gekürt. Hier im Kessel von Bozen ist es wie so oft unerträglich schwül und wir fahren gleich über die Schnellstraße **SS38** weiter zum Etappenziel in **Lana**. Die langgestreckte Ortschaft Lana liegt im südlichen Winkel des Meraner Talkessels. Im Aktivhotel Pöder, einer vorzüglichen, altbekannten Adresse, erwartet man uns bereits. Wie gewohnt ließ das vorzügliche mehrgängige Abendessen keine Wünsche offen.

Sonntag 08.09

Bereits vor 06:00 Uhr werden wir an diesem Sonntagmorgen durch laute Böller aus dem Schlaf gerissen, aber der Chef des Hauses hatte uns vorgewarnt, heute ist Kirchtag in Oberlana mit Umzug und großem Fest, wobei der ganze Ort für den Verkehr gesperrt wird.

Wir können auch nicht gleich zum Gampenpass hoch, hat er erklärt, wir müssten dann einen kleinen Umweg über Nalles, Prissiano und Tesimo fahren, bevor wir zum Gampenpass abbiegen können. Auf dieser Schleife fährt man an etlichen Schlössern vorbei, ergänzte er.

Über den **Gampenpass** (Passo delle Palade) 1518m und die Orte **Fondo**, **Revo** und **Malé** führt uns die Strecke nach **Dimaro** und **Pizzano**, an den Fuße des **Passo Tonale**. Die dunklen Wolken am Himmel werden immer dichter und wir hüllen uns vorsichtshalber gleich in Plastik bevor wir den **Tonalepass** (1884m) in Angriff nehmen. Einmal hoch und gleich wieder runter, dieser Pass ist schnell bezwungen und stellt keinerlei fahr-

technische Schwierigkeiten dar.

Kurz vor **Ponte di Legno** geht es dann scharf rechts ab und am Ende des Tales hoch zum **Passo di Gavia** (2618m), der fahrtechnisch deutlich höhere Ansprüche stellt, vor allem bei dem zwischenzeitlich wirklich echt miesen Wetter. Auf der 43 km lange Passstraße sind rund 30 Spitzkehren zu durchfahren und der zu überwindende Höhenunterschied beträgt jeweils 1400m.



Ein kurzer Fotostopp am Ehrenmal und gleich geht's weiter runter nach **Bormio**. Für einen längeren Aufenthalt war das Wetter definitiv viel zu schlecht. Aber auch in Bormio hatte der Regen kein Einsehen und so hielten wir kurzerhand bei der erst besten Trattoria an um einen kleinen dürftigen Snack zu verzehren.

Im Dauerregen fahren wir den Valle di Brau mit seinen Galerien und Kurventunnels hoch zum **Passo di Stelvio** (Stilfser Joch)



mit 2757m höchster Gebirgspass in Italien und nach dem Col de l'Iseran der zweithöchste asphaltierte Gebirgspass der Alpen.

Wir begegnen außergewöhnlich wenigen Motorrädern auf dieser sonst so beliebten Bikerstrecke. Noch vor dem Gipfel biegen wir links ab zum **Umbrail-Pass**, mit 2501m der höchste Pass der Schweiz, in der wir uns jetzt auch befinden. Das alte Zollhaus gibt es hier noch, aber Zöllner nicht mehr. Bei dem Hundewetter hätten die heute wohl, wie vor wenigen Jahren noch, in langen Lodenmäntel hier gestanden. Unten in Santa Maria links ab und über den schönen **Ofenpass** (Pass dal Fuorn) 2149m im Kanton Graubünden zwischen dem **Val Müstair** und **Zernez** im Engadin gelegen. Wir fahren bei immer weniger Regen durch den gleichnamigen Nationalpark runter nach Zernez wo wir erst mal ne Kaffeepause machen und dann entscheiden gleich zu Mario ins **Hotel Scarletta nach S-chanff** und nicht noch die geplante Schleife über Flüela- und Albulapass zu fahren. Gesagt, getan, aber für eine schnelle Motorradwäsche um den größten Schmutz von den Bikes abzusprühen war dann doch noch Zeit. Bei Mario sind wir ja schon fast wie zu Hause und eine Speisekarte braucht es auch nicht unbedingt; das traditionelle “Cordon-Bleu” ist hier Programm.

Montag 09.09

Am nächsten Morgen geht es nach dem Frühstück gleich über den **Albulapass** (2315m) und die **Lenzerheide** (1547) nach **Chur** und ab hier über Schweizer Autobahnen Richtung Basel. Es geht gleich wei-

ter über Mulhouse nach Thann, wo wir im Restaurant “Au Renard” ein letztes mal vorzüglich speisen bevor wir die letzte Etappe dieser XXL-Tour in Angriff nehmen. **AB**

