

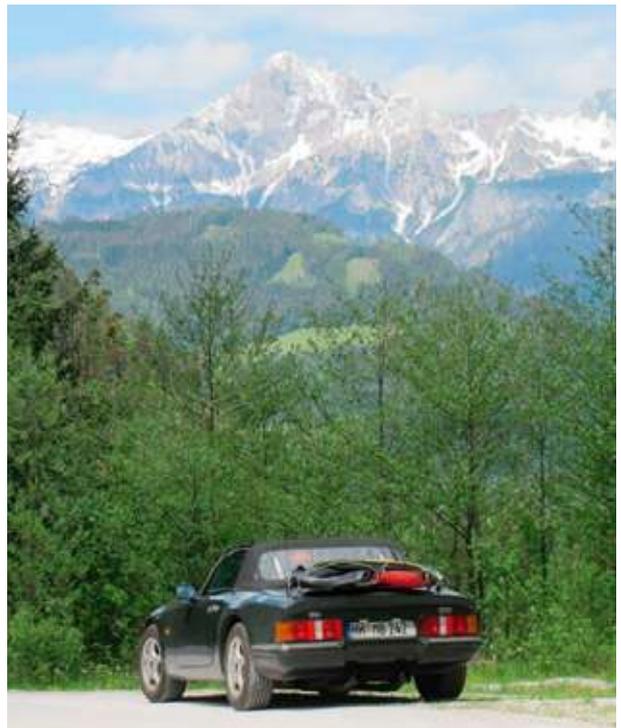
Alpenpass-Fahrt die Zweite. Mit dem V8S im Mai 2016.

Warum noch einmal eine Alpenpass-Fahrt mit dem V8S? Wir hatten doch bereits im September 2010 eine ähnliche Fahrt gemacht (siehe „TVR info“ November 2010).

Nun, erstens wurden damals die Alpen im mittleren und westlichen Teil bezwungen (Schweiz, Italien und Frankreich) und dieses Mal sollte der östliche Teil (Österreich) und der südliche Teil (Tirol) sowie nördliche Teil der Schweiz erobert werden. Zweitens war mir daran gelegen, die Stätte meiner früheren Ski-Aktivität (bis 1963) in Oberiberg im Kanton Schwyz nochmals aufzusuchen, was ich in 2010 verpasste hatte. Und drittens war von der Deutschen Bahn (DB) angekündigt worden, dass die letzte Autoreisezug-Verbindung zwischen Hamburg-Altona und München bzw. Lörrach im Oktober 2016 eingestellt werden sollte. Also sagten sich Wolfgang und ich: Diese letzte Chance wollen wir nochmals nutzen. Wolfgang, der mit mir schon die erste Alpenfahrt bestritten hatte, war rechtzeitig wieder aus Australien angereist.

Der Plan: Wien sollte unser östlicher Ausgangspunkt sein und Lörrach unser westliches Ziel für den DB-Autoreisezug zurück nach Hamburg. Gott sei Dank, hatte ich zum Bestellen der Tickets das Reisebüro in Hamburg-Altona (Pkw-Ladestation) aufgesucht. Nur hier bekam ich die Information, dass ebenfalls die Österreicher einen Autoreisezug betreiben, nämlich zwischen Hamburg-Altona und Wien. Na, das passte ja wie die Faust auf's Auge. Außerdem waren die Österreicher billiger, als die Deutsche Bahn. Die Abreise wurde auf Montag, den 16. Mai 2016 festgelegt.

Zur Streckenführung wurde wieder das Buch „Die schönsten Pässe und Höhenstraßen der Alpen“ herangezogen. So standen in unse-



rem Pflichtenheft die Großglockner-Hochalpenstraße, die Dolomiten, Marmolada, Bernina-Gruppe, Ortler-Gruppe, Silvaplana, Bernina-Gruppe (St. Moritz) und Vieles mehr. Und so haben wir versucht, eine spektakuläre Pass- und Höhenstraße hinter die andere zu reihen und kamen in etwa auf 27 Pass- und Höhenstraßen.

Das Gesamtgewicht für den V8S war mal wieder am Anschlag, da wir (wie 2010) wieder zwei Zelte nebst Überzelt, Schlafsäcke, Luftmatratzen, Tisch und Stühle und was man sonst so braucht zum Zelten, mitgenommen hatten. Vollkommen überflüssig; denn wir haben kein einziges mal die Zelte nutzen müssen.

Kartenmaterial von der ersten Alpenfahrt und Navi waren selbstverständlich an Bord. Und in

Alpenpass-Fahrt die Zweite. Mit dem V8S im Mai 2016.

weiser Voraussicht hatten wir dieses mal sowohl iPhone als auch Laptop mitgenommen. Somit waren wir wettermäßig informiert und konnten Anmeldungen für die nächste Übernachtung tätigen. Daher entfiel auch die Zeltplatz-Alternative.

Ja und für den V8S wurde 1 Liter Öl gebunkert und für die ca. 2.400 km langen Tour auch genutzt. Die Reifen waren so gut wie neu und damit meiner Meinung nach der Reserve-Reifen überflüssig, was den Stauraum erhöhte.

Lief alles nach Plan? Eigentlich schon! Als erstes waren wir richtig happy, als nach dem Pkw-Verladen in Hamburg-Altona außer uns niemand sonst im 6er-Abteil einen Platz beanspruchte. Das änderte sich, als am Hamburger Hauptbahnhof ein weiterer Gast hinzu kam und beim nächsten Halt in Hannover sogar noch ein Ehepaar. Hier erkannten wir den Unterschied zwischen Deutscher und Österreichischer Bundesbahn: Die Deutschen setzen den reinen Autoreisezug ein, die Österreicher hängen an ihren normalen, fahrplanmäßigen Reisezug nur noch die Waggons hinten dran, mit Pkw und Krad beladen.

In Wien am nächsten Morgen angekommen gab es eine ziemliche Verzögerung. Der Grund: Zehn Schweizer Pkw blockierten den Bahnsteig bei der Entladung. Die Polizei betrieb Spurensuche, da alle zehn Fahrzeuge 5-Türer waren, deren Heckscheiben während des Pkw-Transportes eingeschlagen und ihrer

wertvollen Gegenstände beraubt waren. Von einem DB-Lokführer erfuhr ich später, dass die DB mit ihrem ausschließlichen Autoreisezug stets unterschiedliche Strecken wählt, um diesem Übel zu entgehen.

Unser Zug hatte Gott sei Dank keine Schäden zu verzeichnen. Und so ging es zügig aus Wien in südlicher Richtung raus (nicht die schönste Seite von Wien) in Richtung „Steirisch-Niederösterreichische Kalkalpen“ zu unserer ersten Jugendherberge für die Übernachtung.

Jetzt stellte sich heraus, dass es doch nicht so gut war, es beim ADAC-Atlas von der ersten Alpentour zu belassen. Aufgrund der preiswerten Gasthäuser in Österreich haben nahezu alle ehemaligen Jugendherbergen eine Umwandlung erfahren; entweder in Kinderheime oder in luxuriöse Hotels, waren aber noch in unserem Kartenmaterial als JH ausgewiesen.

In der Schweiz und Italien klappte es wieder mit den Jugendherbergen. Die sind sehr gut ausgestattet und z.T. sehr modern (Zweibett-Zimmer mit integrierter Nasszelle). Hinter Cortina d'Ampezo war um die Mittagszeit fürs Erste einmal Schluss. Der Giro d'Italia hatte uns ausgebremst, da die Rad-Rennstrecke direkt auf unserer Route lag. Fortan mussten wir den vielen Rad-Amateuren vermehrte Aufmerksamkeit widmen. Besonders in den Tunneln war es gefährlich, da Rennräder bekanntlich keine Beleuchtung haben.

Alpenpass-Fahrt die Zweite. Mit dem V8S im Mai 2016.

Hinter Bozen sind wir zum Gardasee ausgewichen. Auf dem Weg nach St. Moritz war schlechtes Wetter vorhergesagt worden. Aber in Riva hat es uns dann doch erwischt: Es gab ein dermaßen extrem heftiges Unwetter mit orkanartigem Sturm, Blitz und Donner, dass alle nicht verankerten Teile außerhalb der Häuser in Sicherheit gebracht werden mussten, um nicht durch die Gegend gewirbelt zu werden. Wir selbst konnten uns gerade rechtzeitig in eine Eisdiele (mein Lieblingsaufenthaltsort) mit großer Auswahl flüchten. Und zu unserem Glück handelte es sich bei den Besitzern um ein sehr nettes humorvolles älteres deutschsprechendes Ehepaar. Besser kann man einen Sturm nicht abreiten!



Wolfgangs euphorischer Vorschlag, am darauffolgenden Tag den Gardasee südlich, am westlichen Ufer zu befahren, hat sich als größten Reinfluss erwiesen; man fährt fast ausschließlich durch Tunnel, durch die extrem viele Lastwagen donnern. Es ist auch nicht ganz ungefährlich, durch die ständigen Hell-Dunkel-Wechsel (wir hatten natürlich wieder Sonnenschein) und die schwache Beleuchtung in den Tunneln selbst. Von den angedachten 27 Pässen und Höhenstraßen, mussten wir nur die Pässe Furka, Grimsel und Susten streichen, da sie im Mai noch nicht befahrbar waren.

Ansonsten? Alles paletti! Von den 14 Tagen, die wir unterwegs waren, hatten wir zwölf Tage Sonnenschein, während im Bayerischen Wald und anderen Regionen „Land unter“ war. Diese riesigen Regenfälle haben uns am letzten Tag unserer Reise jedoch den Vorteil

verschafft, dass wir einen besonders intensiv-brausenden Rheinfluss in Schaffhausen erleben durften. Im Allgemeinen muss man wohl sagen, dass der Monat Mai eigentlich zu früh für eine Alpenpass-Fahrt ist, da die Gefahr besteht, wegen Schneefalls vor geschlossenen Pässen zu stehen. Auch das Internet wies bei unserer Abreise noch einige als geschlossen aus. Sie waren glücklicherweise bei unserer Ankunft dann doch offen; der Sölkpass in Österreich erst am Tage unserer geplanten Befahrung. Das Risiko, dass wir mit unserer Mai-Fahrt eingegangen sind, hat uns auf der anderen Seite mit schönstem Sonnenschein beschenkt und mit vielen grandiosen Fahrten entlang schneebedeckter Berggipfel, was man zu späterer Jahreszeit in dieser Pracht sonst nicht erleben kann.

Wir haben unheimlich nette Leute getroffen: Hinter dem Sölkpass machten wir (etwas abgelegen von der Strecke durch die Sölktäler) einen Zwischenstopp in einer Gaststätte nebst Fischteichen. Bewohnt und betrieben wurde diese Stätte von einer ganz entzückenden alten Dame im Alter von 87 Jahren. Sie bewirtschaftete diese Stätte ganz allein und ließ es sich nicht nehmen, uns einen Kaiserschmarren zu kredenzen, mit Bio-Eiern von ihrer Nachbarin und Preiselbeeren, die sie selbst gepflückt hatte. Wir waren ganz hingerissen von dieser netten Person, die geistig noch vollkommen auf der Höhe war.

Um nach Oberiberg zu gelangen, der Stätte meiner jugendlichen Skilauf-Zeit, mussten wir querab vom Vierwaldstätter See den Pass Ibergeregge überwinden (obwohl nur 1406 m, nicht von schlechten Eltern und eines der anspruchvollsten Pässe auf unserer Tour). Im Nachhinein habe ich meinen alten Herrn bewundert, der diese Strecke 1960 mit unserem schwachbrüstigen 56er VW-Käfer bewältigt hatte, ohne irgendwo anzuecken. Im Winter 1963/64 war ich das letzte mal in Oberiberg gewesen, habe aber nach so langer Zeit trotzdem die Stätte meiner damaligen Bleibe wieder gefunden. So habe ich meinen V8S unterhalb der mir vertrauten Skihütte abgestellt und erst einmal ein Foto gemacht. Dies war der Ort, den ich mehrere Jahre in meiner Ju-

Alpenpass-Fahrt die Zweite. Mit dem V8S im Mai 2016.

gendzeit für den Wintersport nutzen durfte. Und, ich habe tatsächlich die älteren Freunde, die mir dieses Privileg damals ermöglicht hatten, wiedergesehen. Mein Herzenswunsch ist in Erfüllung gegangen.

Wie hat sich der TVR verhalten? Wirklich klasse! Dass wir ein paar mal aufgesetzt haben, lag ja nur an dem hohen Gesamtgewicht und den ausgefahrenen Spurrillen auf unbefestigten Untergrund, den ich falsch eingeschätzt hatte.



Ein kleines Problemchen war die Fahrt zweimal durch sintflutartige Regenfälle. Da hat die Elektrik ihre Eigenständigkeit bewiesen und hat es mal links blinken lassen oder auch einfach mal die Warnblink-Anlage aktiviert. Die automatische Verriegelung trat auch einmal in Kraft bei gestecktem Autoschlüssel, als wir außerhalb des Wagens standen. Wäre nicht zufällig eine Scheibe vorher von mir runter gefahren worden, hätten wir Außenstehenden ein wenig blöd da gestanden, denn die Fernbedienung lag im Handschuhfach.

Ein bisschen Aufregung war noch, als es in Lörrach zum Einreihen auf die Rampe gehen sollte: Das gute Stück wollte einfach nicht anspringen. „The Prince of Darkness“ wollte uns noch einmal zeigen, welche großen Geheimnisse in ihm noch schlummern können. Also sagte ich mir: „Mein lieber Lucas, dann bringen wir Dich erst einmal in die Grundstellung!“ Also, Gepäck raus, Batterie abgeklemmt, wieder angeklemt, die Fernbedienung betätigt und...er sprang wieder an!

Mit reinster Freude wurden Haarnadel-Kurven geschnuppelt, wenn man sich überzeugen konnte, dass einem nichts entgegen kam. Besonders hat der Bernina-Pass Freude bereitet. Hier konnte ich aufgrund des übersichtlichen Kurvenverlaufes den Einheimischen zeigen, was in dem V8S so alles steckt. OK, oben angekommen hat es unter Haube ein wenig geknistert und die Temperatur-Anzeige war ein wenig höher, ebenfalls die die Temperatur der Reifen. Das war's dann aber auch. Übrigens hat der V8S auf der gesamten Strecke im Mittel nur 10,4 l Sprit auf 100 km verbraucht. Da kann man nun wirklich nicht meckern.

Tipps: In St. Moritz angekommen, hatten wir Strecke gut gemacht und ein ausreichendes Zeit-Polster für Eventualitäten angesammelt. So fragte ich den Chef der Hauses (der hieß früher Herbergsvater), ob es in der Nähe eventuell eine aktive Seilbahn zu einer attraktiven Aussicht gäbe? Er bestätigte, dass es die gäbe und zwar zum Bernina-Gletscher. Und nun kam der Knüller: Wenn wir zwei Nächte in der Jugendherberge verbringen, hätten wir die Seilbahn umsonst und könnten auch die Rätische Alpenbahn nutzen, meinte er. Na, da haben wir natürlich eine zweite Übernachtung gebucht und haben so die Höhepunkte unserer Alpenfahrt aufs Preiswerteste genießen können.

Beim Pass-Fahren hatte ich Wolfgang gebeten, die Strecke ins Navi einzugeben. So konnte ich die Streckenführung auf dem Display hervorgehoben verfolgen und konnte somit den Kurvenverlauf voraussehen, der auf einen zukam. Dementsprechend habe ich die maximal mögliche Geschwindigkeit mit entsprechender Gangwahl besser einschätzen können.

Ob nun Ende Oktober tatsächlich die Autoreisezug-Verbindung nach Wien, München oder Lörrach beendet ist, liegt noch in den Sternen. Die DB, so habe ich gehört, gibt die Strecken auf jeden Fall auf. Man hat nicht rechtzeitig in neue Wagons investiert, haben wir aus Insider-Kreisen erfahren.