



## UNTERWEGS IN DEN SEEALPEN

### PROLOG

---



Die französische Alpenregion zwischen dem Genfer See und dem Mittelmeer gehört zu den schönsten Bergregionen der Welt. Wandern, Radfahren, Touren mit Motorrad oder Auto, Wassersport und im Winter Skifahren sind hier problemlos möglich. Und diese Region besitzt ein touristisches Juwel: die Route des Grandes Alpes. Laut Wikipedia-Eintrag ist die Route des Grandes Alpes „...einer der berühmten französischen Wege durch die Alpen zum Mittelmeer. Sie führt von Thonon-les-Bains am Genfersee nach Menton an der

Côte d’Azur und überquert 16 Alpenpässe (6 davon über 2000 m), darunter den Col de l’Iseran, den mit 2764 m höchsten Straßenpass der Alpen...“ Die Route wurde 1913 für die ersten fünf Teiletappen eröffnet und bildet heute eine besondere Sehenswürdigkeit für radsportbegeisterte Tourist\*innen.

Bei den Touren in den zurückliegenden Jahren konnte ich viele Pässe der offiziellen Route befahren. Aber auch links und rechts von der Route des Grandes Alpes fanden sich reizvolle Pässe, die ein Vergnügen für ambitionierte Radfahrer\*innen darstellen.

Da mir im Jahr 2020 nur gut eine Woche für Touren zur Verfügung stand, musste ich mich auf die Region zwischen Thonon-Les-Bains und Embrun konzentrieren. Zur Auswahl standen Pässe, die sich nicht auf der Route des Grandes Alpes befinden, aber dennoch teilweise sehr bekannt sind. Unbekanntere Pässe habe ich mit Hilfe des Fahrrad Atlas Frankreich von Claude Droussent entdeckt, den ich interessierten Leser\*innen sehr empfehlen kann. Das Buch ist in Deutschland unter der folgenden Titelangabe erhältlich: Droussent, Claude: Fahrrad Atlas Frankreich, 250 Rennrad-touren, Bielefeld 2020.



Als Wegbegleiter stand mit diesmal ein Gravelbike der Marke ORBEA und der Modellreihe GAIN zur Verfügung. Diese Modellreihe bietet verschiedene Räder, die sich in der Ausstattung, Schaltgruppe und dem Rahmenmaterial unterscheiden. Gemeinsam ist ihnen ein Nabenmotor im Hinterrad, der unterstützend wirken kann, wenn man aus gesundheitlichen Gründen, mangelnder Fitness oder einfach Erschöpfung nach einer langen Tour ein wenig

Unterstützung in Anspruch nehmen möchte. Meine Erfahrung mit dem ORBEA GAIN D31 hat gezeigt, dass man die Pässe in der Regel auch ohne diesen Hinterradantrieb bewältigen kann. Die Übersetzung ist auch für Bergtouren außerordentlich gut geeignet. Trotzdem gibt es einem ein gutes Sicherheitsgefühl, dass man noch Reserven zuschalten kann.

## SONNTAG, 9. AUGUST 2020 – TAG 1 [37 KILOMETER]

---

### REUTLINGEN – THONON-LES-BAINS



Wenn man aus Süddeutschland nach Thonon-Les-Bains anreist, bleibt am Anreisetag nur Zeit für eine kurze Runde zum Einrollen. Das Departement Haute Savoie hat unter der Internetadresse [www.hautesavoieexperience.fr/decouvrir/circuits-a-velo#0](http://www.hautesavoieexperience.fr/decouvrir/circuits-a-velo#0) diverse Radtouren beschrieben, die sich für die Region um Thonon-Les-Bains gut eignen. Zum Einstieg ist der Circuit du Gavot (37 Kilometer mit 650 Höhenmetern) zu empfehlen, der sich nach der Anreise auch am Nachmittag noch gut bewältigen lässt.

## MONTAG, 10. AUGUST 2020 – TAG 2 [80 KILOMETER]

---

### FÜNF-PÄSSE-TOUR



Vor der Weiterfahrt gen Süden lohnt sich noch eine weitere Tour – der Circuit de la Vallée Verte. Mit 69 Kilometern und 700 Höhenmetern bildet dieser Rundkurs nochmals eine gute Trainingseinheit. Wer bereits Pässe intensiv befahren will, dem sei empfohlen, den Rundkurs an der einen oder anderen Stelle abzuwandeln. Bei einem intensiven Kartenstudium – zu empfehlen ist hierzu die MICHELIN-Karte Nr. 328 der Serie DEPARTEMENTAL France – lassen sich problemlos Alternativrouten finden, welche die folgenden Pässe auf einem ca. 80 Kilometer langen Rundkurs verbinden:

Col des Moises (1.121 m), Col de Cou (1.116 m), Col de Saxel (944 m), Col de Terramont (1.096 m) und Col du Feu (1.117 m).

Entsprechende Abstecher können zudem zum Col de Jambaz (1.072m) und Col des Arces (1.163m) führen. Hierbei müssten allerdings kleinere Umwege bzw. Rückfahrten berücksichtigt werden.

## DIENSTAG, 11. AUGUST 2020 – TAG 3 [50 KILOMETER]

---

### COL DE JOUX PLANE



Von Morzine aus können sehr schöne Rundtouren gestartet werden, die zu zwei Pässen führen. Um zum Col de Joux Plane gelangen zu können, folgt man einfach der Beschilderung am Ortsausgang. Die Entfernung beläuft sich auf gut zehn Kilometer und es sind 720 Höhenmeter zu überwinden. Bei der Tour zum Pass kann man sozusagen im Vorbeifahren den Col de Ranfolly (1.658 m) mitnehmen. Hat man den Col de Joux Plan (1.700 m) erklommen, sollte man auf jeden Fall eine Pause einlegen und das Mont Blanc Massif bewundern. Danach geht es weiter nach Samoëns mit einer

Abfahrt von rund 11 Kilometern und einem Höhenunterschied von ca. 1.000 Metern. Bei der Rückfahrt nach Morzine passiert man in Les Gets den gleichnamigen Pass. Dieser ist durchaus legendär, bildet er doch den ersten Pass der Route des Grandes Alpes aus Richtung Thonon-Les-Bains kommend.



Wenn das noch nicht genügt: Von Morzine aus kann man zudem den Col de Joux Verte (1.760 m) erklimmen. Hier sollte man lediglich der Beschilderung zum Ski-Retortenort Avoriaz folgen. Ein Besuch des Ortes lohnt sich übrigens nicht. Bei der Abfahrt kann man eine modifizierte Route wählen und so auch einen Rundkurs absolvieren, der wieder nach Morzine führt.

---

## MITTWOCH, 12. AUGUST – TAG 4 [54 KILOMETER]

---

### AUF ZUM COL DE L'ARPETTAZ



Von Ugine aus bietet sich eine Tour zum Col de l'Arpettaz (1.581 m) an. Hier muss man lediglich der Beschilderung im Ort folgen. Und schon geht es über eine ruhige und wenig befahrene kleine Passstraße mit 37 Kehren auf 1.581 m. Dazu müssen von Ugine aus auf einer Strecke von rund 15 Kilometern gut 1.150 Höhenmeter überwunden werden.

Die idyllisch gelegene Straße ist diese Anstrengung wert. Am Gipfel angekommen, sollte man die formidable Aussicht genießen und dann in Richtung d'Hery weiterradeln. Dabei gelangt man dann auch

auf der Landstraße zurück nach Ugine.

Die Fahrt zum Col de l'Arpettaz stellt gewissermaßen eine Tagesaufgabe dar. Aber auch hier kann man noch eine mögliche Tour hinzufügen. Zwei Alternativen gibt es:

Von Ugine geht es auf einer Strecke von gut fünf Kilometern zum Col de la Forclaz. Diesen sollte man übrigens nicht mit den gleichnamigen Pässen beim Lac d'Annecy oder im schweizerischen Wallis verwechseln. Bei der Rückfahrt nach Ugine kann man zudem eine kleine Variante wählen und so gewissermaßen eine Art Rundkurs gestalten.

Für besonders trainierte und sportlich ambitionierte Radler\*innen könnte der unweit gelegene Mont Bisanne – auch Signal de Bisanne genannt - noch eine echte Herausforderung darstellen. Dieser Tour kann man allerdings einen gesonderten Tag widmen.

---

## DONNERSTAG, 13. AUGUST 2020 – TAG 5 [38 KILOMETER]

---

### DER MONT VENTOUX SAVOYENS



Claude Droussent bezeichnet den Signal de Bisanne als den Ventoux Savoyens - vielleicht wegen der vergleichbaren Höhe, durchaus kräftezehrenden Anfahrt oder den dort installierten Funkanlagen. Von Villard-sur-Doron aus, gilt es auf einer Strecke von gut 14 Kilometern insgesamt 1.225 Höhenmeter zu überwinden. Die Steigung beläuft sich auf durchschnittlich 8,5 %, wobei auf den letzten beiden Kilometern sogar eine 10prozentige Steigung überwunden werden muss.

Bequemer geht es vom Col des Saises aus, der übrigens zur Route des Grandes Alpes gehört. Die Route zum Signal de Bisanne überwindet hier auf einer Strecke von etwas mehr als vier Kilometern lediglich gut 360 Höhenmeter. Das klingt vergleichsweise unspektakulär, aber man muss eben zunächst auf dem Col des Saises sein, um diesen lohnenden Abstecher angehen zu können.

## FREITAG, 14. AUGUST 2020 – TAG 6 [65 KILOMETER]

---

### RUNDTOUR ÜBER DEN GLANDON

Der Col du Glandon und Col de la Croix de Fer liegen oberhalb des Tales von Saint-Jean-de-Maurienne unmittelbar nebeneinander. Sie laden ein zu einem Rundkurs von Saint-Jean-de-Maurienne, die letztendlich über beide Pässe führt. Verbunden ist damit ein Hochgebirgsenerlebnis der ganz besonderen Art. Die Landschaft ist wirklich alpin, die Passstraßen so wie sie sein sollten und die zu bewältigende Strecke ambitioniert und dennoch gut zu bewältigen.



Fraglich ist, ob man die Route im Uhrzeigersinn oder dagegen angeht. Nach dem Befahren beider Varianten, ist es absolut empfehlenswert, zunächst den Col du Glandon zu befahren. Die Auffahrt ist gut 20 Kilometer lang und man bewältigt 1.483 Höhenmeter auf einer gut asphaltierten Strecke, die sehr schön in die Landschaft eingebettet ist. Nach einer Verschnaufpause auf dem Col geht es noch knapp 150 Höhenmeter weiter bis zum Col de

Croix de Fer, wo man in einem netten Restaurant sich für die Abfahrt nach Saint-Jean-de-Maurienne stärken und dabei vor allem die herrliche Aussicht genießen kann.

## SAMSTAG, 15. AUGUST 2020 – TAG 7 [44 KILOMETER]

---

### WENIG BEKANNTE JUWELE - COL DU GRANON UND COL DU PARPAILLON



Briançon ist nicht nur die höchstgelegene Stadt in Frankreich. Briançon ist für Radler\*innen vor allem ein sehr guter Ausgangspunkt, um besonders reizvolle Passstraßen zu befahren. Nicht unweit entfernt befinden sich der Col de Lautaret und der nahezu legendäre Col du Gallibier. Unmittelbar bei Briançon findet sich allerdings auch der Col du Granon auf 2.413 m Höhe, ein relativ unbekannter und doch sehr reizvoller Pass. Claude Droussent bezeichnet diesen Pass schlicht als gigantisch und lobt vor allem das außergewöhnliche Panorama auf die umliegende Berglandschaft. Allerdings muss der Ausblick auch noch erarbeitet werden, zumal die Luft beim Aufstieg zunehmend „dünner“ wird.

Der markanteste Pass ist der Col du Parpaillon. Bei der Anfahrt von Embrun aus müssen auf 27,5 Kilometern rund 1.860 Höhenmeter

überwunden werden. Die diesmal durchgeführte Tour begann auf dem Parkplatz bei La Chalpe. Die letzten acht des ca. zehn Kilometer langen Anstieges verlaufen auf einer Schotterstrecke, die man am besten mit einem vollgefederten Mountainbike und gerne auch mit Elektroantrieb überwindet. Das macht die Auffahrt weniger anstrengend und bietet die Möglichkeit, die herrliche Landschaft zu genießen. Als Sahnehäubchen obendrauf gibt es auf der Passhöhe einen Tunnel – unbeleuchtet, nicht asphaltiert und teilweise mit Natursteindecke. Dass der Scheiteltunnel sich angeblich in einem katastrophalen Zustand befindet, kann ich nicht wirklich bestätigen. Vielmehr sollte man diesen sehr bodenständigen Tunnel nehmen wie er ist und die Durchfahrt als letztes kleines Abenteuer genießen.



[© Jürgen Grund, August 2020 – Alle Angaben von Gewähr.]