

**Dette er en beretning om en MC tur** – ikke et adventure mareridt over de Sibiriske stepper, men heller ikke kun om en tur hen til det lokale ishus.

Vi var tre klubkammerater – Henning Jakobsen (HJ) BMW K1200 RS, Jørn Kjærgaard (JK) Yamaha XJ 900 Diversion og undertegnede (KS) BMW K1200 RS, som i foråret var enige om at søge lidt særlige oplevelser ved kørsel i de sydlige bakker – læs Alperne. Nu var vi ikke uden erfaring med "Det lille rejsebureau med den store rejseleder" – også kaldet Motour, så det blev igen valget. Vi kan da udmærket selv køre en tur sydpå, og alligevel var det utvivlsomt et godt valg at slutte sig til et større rejseselskab. Alt er meget kompetent tilrettelagt, og man koncentrerer sig udelukkende om rejseoplevelsen. Samtidig kommer man i selskab med andre, som har tilsvarende interesser. Det er også klart, at man ikke kan få de samme indkvarteringer til samme pris, ved at rejse selv. To af os var året før med på turen til Østrig, så vi fik tilsagn om at slutte os til den del af selskabet, som fra Østrig kørte til Dolomitterne. Det skulle prøves.



På basis af sidste års erfaringer havde vi planlagt, hvordan vi ville køre og valgt de store veje, så vi ikke kom i tidsnød. I tilfælde af regnvejr er det nu bedre at brænde nogle km af på autobanen i regntøj end køre ad snørklede landeveje. Ruten var lagret i min nyindkøbte Garmin Zumo 550, som er den eneste rigtige til det formål. En ny version var ganske vist på vej, men det har den fordel, at den udgående model er til at betale. Vennerne har hver en Pioneer, som også var indlæst med en aktuelle rute, men de opgav ret hurtigt at aflæse den under kørslen. Desuden havde jeg investeret i et Scala Rider Q2 Bluetooth headset til hjelmen, så den venlige dames stemme kunne guide os frem ad de rigtige veje uden kabelforbindelser. Blev der trang til musik var GPS'en indlæst med en masse musik, som fint kunne høres op til en 120 km/t trods ørepropper. At telefonen også kan kommunikere med GPS'en og videre med hjelmen er jo heller ikke dårligt. Jo – vi var forberedte, og alle cykler var forsynet med nye dæk, da vi efter flere måneders ventetid tog af sted.

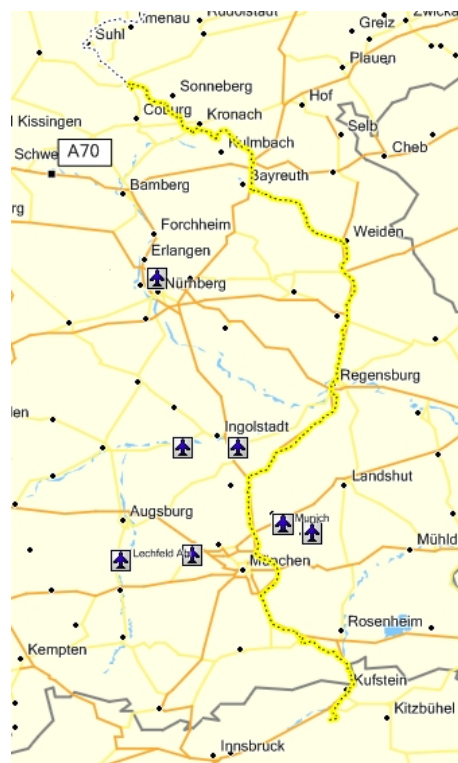
### Torsdag 09.07.2009

Henning var stemt for at køre midt om natten, men vi sov længe og kørte først et kvarter i syv – om morgenen. Via Ribe, Toftlund og Hellevad Bovvejen til motorvejen ved Tinglev gik det med den reglementerede hastighed plus moms. Ved at køre gennem det gamle Østtyskland kommer man gennem Harzen og Thüringen, som er et godt område for MC kørsel. Desværre er det meget tidsforbrugende med masser af små byer, hastighedsbegrænsninger, lastbiler og traktorer, så vi havde valgt en hurtigere rute ad motorvejen gennem Hamburg, Hannover og Hildesheim. Ved afkørsel 67 Seesen drejede vi fra ad B243 forbi Nordhausen, Sondershausen, Erfurth og næsten til Coburg, som for nogle år siden lå som en lomme ind i det kommunistiske Østtyskland. Her tørnede vi ind på Waldhotel "Hubertus", som ligger tæt på motorvej A74. Stedet er absolut meget anbefalelsesværdig. Se mere på [www.waldhotel-hubertus.de](http://www.waldhotel-hubertus.de). Ved ankomst fik vi straks anvist en garage, som efter parkering blev låst. God mad og et fint værelse til os alle tre. Her startede en lille konkurrence om at komme først ind og sikre sig sengen for én person og lade de to andre dele dobbeltsengen. Dagen havde bragt os 760 km hjemmefra på 10 ¼ time i godt kørevejr.

### Fredag 10.07.2009

Igen havde vi valgt de store veje – autobane -videre mod Østrig. Kun en GPS med helt nye kort vil vise, at man kører på en vej. Alle andre vil vise kørsel midt på marken, for det er helt nye veje af en meget høj standard. Altså flyttede vi os hurtigt fra Coburg via Bayreuth, Regensburg og Ingolstadt og rundt om München mod Rosenheim. Her fandt vi hurtigt ud af, at vi ikke var de eneste, som skulle mod Østrig og trafikken gik i stå. Henning og jeg kiggede på hinanden – skal vi køre imellem bilerne, og det gjorde vi for vi havde ingen sidetasker. Jørn fulgte efter men var noget handicappet af et par enorme kufferter. Nu troede vi, at vi var ude på noget ulovligt, men senere fik vi at vide, at man godt må køre imellem bilerne. En ny lov havde for et par år siden tilladt det. Vi slap ind på en rastepads og kunne se lastbilerne drøne igennem pladsen for at vinde nogle hundrede meter. Kort efter kom en tank, hvor vi slap bort fra autobanen, og GPS'en hjalp os nu ad en rigtig skøn landevejsrute over grænsen til Kufstein og Wörgl og helt frem til hotel Schneerose. Den dag havde vi kørt 490 km.

Vi var fremme ved fem tiden og næsten samtidig kom deltagerne i Østrig turen tilbage fra deres tur. Op på værelset til bad og så var der aftensmad med lidt rødvin af god østrigsk afstamning. En flaske til tre mand var i underkanten, så der måtte en én liters mere til. Afsluttet med kaffe og en weinbrand gav en god afrunding på dagen, og vi sov godt.



## Lørdag 11.07.2009

Henrik Tang (HT) havde forberedt en tidlig afgang, så kl. otte kørte vi tilbage mod Wörgl og videre mod Innsbruck ad A12. Kort efter var det ikke mere autobane, da turlederen svingede sin BMW F 800 GS til venstre mod Sellrain, Sigmund, Kühtal, Oetz mellem køer og geder. Det blev til kaffe på et hyggeligt lokalt sted – se billedet, og videre gik det sydpå mod Langenfeld, Sölden og Hochgurgl. Her begynder en let opkørsel ad lange kurver til Timmelsjock i 2509 moh og herfra ind i Italien. Undervejs nød vi et kort ophold ved Timmelbachbrücke i 2100 m højde. På toppen var vi heldige med tørt vej, så vi kunne nyde udsigten over de stadig delvis sneklædte bjerge.



Timmelsjock



Vort hyggelige kaffested



Edelweishütte / Jaufen pas

Efter nedkørslen drejede vi fra i San Leonardo og kørte mod Jaufen passet i 2099 moh og videre ned mod Vipitino, hvor vi kom på A22 motorvejen i sydøstlig retning til Bressanone og herfra mod øst ad E66 til Brunico / Bruneck og derfra til Pfalzen. Et vejforløb vi skulle komme til at kende godt på de næste dages udflugter.

Så var vi fremme ved det 4-stjernede Hotel Kristall – et meget atypisk bikerhotel, men sikke en luksus vi skulle nyde de næste dage. Flotte værelser, gennemført stil, svømming pool og spa i kælderens, garage til de mange MC'ere. Totalt rent helt ude i krogene - også udvendig og frem for alt et yderst venligt personale i daglig skiftende påklædning i lokal præget stil. Vi kan ikke betegne vores måltider som forplejning – nej det var gastronomi af klasse. Bordet var hver aften dækket med fire knive og gaffler og skinnende vinglas, og så var det bare med at gå i gang med den omfattende salatbar. Om morgenen var dagens menukort fremlagt til valg mellem to mulige mellemretter og hovedretter. Vi tre valgte at hælde "Blauburgunder" rødvin i glassene. Den servering kaldte hverken på øl eller cola. Ingen undlod at vælge en af de mange mulige desserter, og flere lod sig lokke til mere end én.

Godt jeg ikke spiser på den måde i det daglige – det ville ende med en eksplosion, men det var skønt at prøve og specielt i så godt et selskab. Natten bragte de nu tilvante oplevelser, men Jørn havde heldigvis to sæt ørepropper.





Dagens rute

Vi havde den dag kørt ca. 300 spændende km.

Nu vil mine rejsekammerater sikkert sige: "Glemte du ikke noget"?

Jo da – og jeg vil helst glemme det. Om morgenen før start havde jeg flyttet min BMW og sad stadig på den, da den rendte af sidestøttebenet selvom den skulle have været i gear som vist på displayet. Den lagde sig roligt ned på siden. Da vi igen skulle køre fra Timmelsjock skete det samme – bare til den anden side. Pladsen skrånede opad og cyklen i 1. gear. Så kører vi, men cyklen var igen ikke i gear trods gearvælgerens 1 tal. Den gang gik det bedre, for min fod tog noget af faldet og sad i klemme. En K1200 er tung at rejse op, men heldigvis var jeg jo ikke alene. Selvtilliden havde fået to store skrammer på en dag, men til gengæld blev indlægning af 1. gear senere altid kontrolleret før bremsen blev sluppet. Hvem sagde, at de fleste uheld sker under 30 km/t.



Bemærk påklædnings stil

## Søndag 12.07.2009

Henrik Tang havde omtalt dagens rute over et lille lokalt pas med ensrette kørsel som helt specielt. Inden vi tog af sted havde jeg set på et gammelt kort og fundet et udklip fra Jyllands-Posten fra 1991. Her var et helt specielt pas omtalt, og jeg havde gemt udklipet i håb om en dag at komme over det. Det var så i dag og passet var – Staller.

Da vi kom op til passet og lysreguleringen, var den lige skiftet til rødt, så vi kørte lidt tilbage til en spejlblank sø og en kop kaffe med udsigt over søen. Tilbage til lysreguleringen og så var det vores tur.

Det var weekend og de lokale havde fri, så den dag var vi langt fra alene på vejene. Biler og motorcykler blandet med nogle på rulleski fyldte godt på den smalle vej, men frem kom vi da til toppen af Staller passet (2.052 moh). Toppen er samtidig overgangen fra Italien til Østrig, og det var forbavsende at bemærke, hvor meget bedre vejen var på den italienske side.

Nogle andre bikere kørte, så vi andre følte os som nybegyndere. Måske kørte vi også med en større sikkerhedsmargin. På et tidspunkt kom jeg gennem en blød venstrekurve kun markeret med nogle sten, dér hvor der kun var et trin ned – langt ned. Svinget gik over i en snæver højrekurve, og udgangen var skjult bag bjergvæggen. Imod mig kom en bil – ingen problem, men så dukkede der en overhalende BMW R1200 RS op lige imod mig. I et splitsekund kom der en tanke, men den modkørende biker lukkede bare rigtig op for gassen og kastede cyklen lige ind foran bilen, og så var problemet væk. Det var ikke den eneste gang, den slags skete.



På vej opad i en venstre hårnål så jeg en Motard type komme nedad med rimelig skub på. Ind i hans snævre højrekurve og næsten gennem svinget. Pludselig knaldede han forbremsen – forenden dykkede og så flyttede han lige baghjulet en halv meter til siden – havde den rigtige retning og fyrede så bare af – videre. Den grad af selvtillid og foragt for risiko ligger ikke så lidt over min grænse. Var det så kun en enkelt eller nogle få, men det er mere reglen end undtagelsen. I alle tilfælde er det godt at bruge spejlene og holde sig orienteret, for tydeligvis er vi andre kun i vejen for entusiastene.

Turen gik videre mod Huben og herfra sydpå ad 108 mod Lienz og SS49 mod vest og Brunico. Ind i den gamle bydel til parkering og så var det tid til italiensk is. Ved firetiden var vi tilbage på hotellet til en kold øl og den store servering.

Dagen etape var på 200 km.

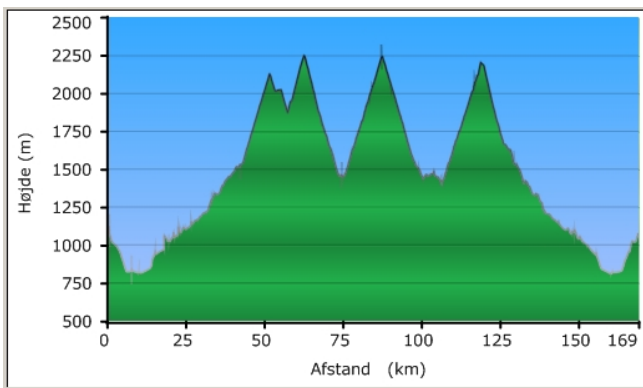


## Mandag 13.07.2009

Efter endnu en "rolig" nats søvn og lidt svømning i hotellets pool og klargøring af cyklerne, var det tid til et overdådigt morgenmåltid, og så var det afgang kl. 08.30. Jo – Henrik kører præcist og til tiden. Op på cyklen og opmarch henne om hjørnet, og så afgang til en af de helt klassiske ture – Sella Runden. Tilkørslen til området førte os ad fine veje med lange, hurtige og bløde kurver med et enkelt stop undervejs og fotografering på en fantastisk baggrund.

Selve turen startede omkring Corvara og bragte os over Gardena passet (2.120 moh) og Sella passet (2.244 moh) til Canazei, som var et mylder af turister, men til sidst blev vi alle samlet til is eller kaffe. Turen gik lidt tilbage, hvorefter vi svingede mod øst ad SS48 over Pordoi passet (2.239 moh). Lige efter toppen ved svævebanen får man udsigt ned over Araba, og nedkørslen starter. På grund af de fantastiske udsigter er det svært at koncentrere sig om vejen, men andre giver pokker i udsigten og er kun ude på race. I Araba var det tid til en velfortjent frokost. Turen fortsatte vider ad SS48 i retning mod Cortina D'Ampezzo, men efter Falzarego passet (2.105 moh) drejede vi mod nord og over Valparola passet (2.192 moh) med retning mod vores 4-stjernede hotel.

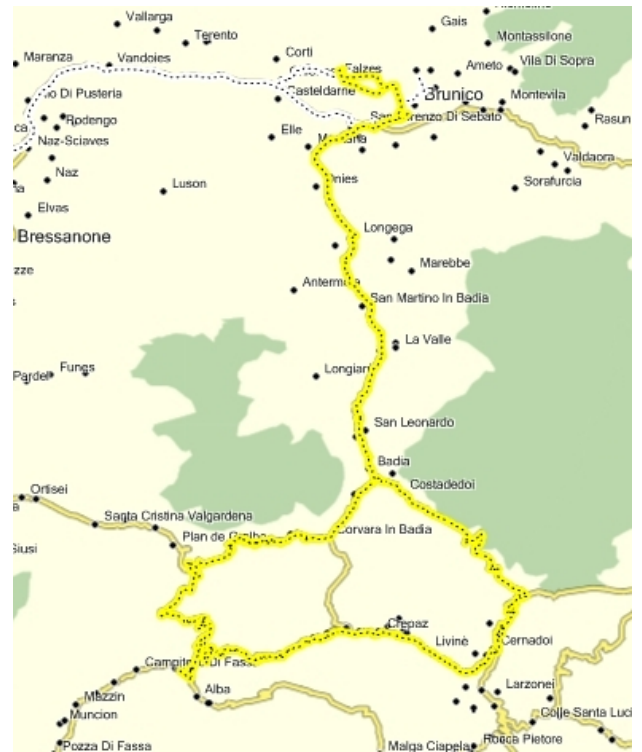
Dagens etape var på små 200 km



Her er højdeprofilen af turen



Stop på vej til Sella runden



Dagens rute

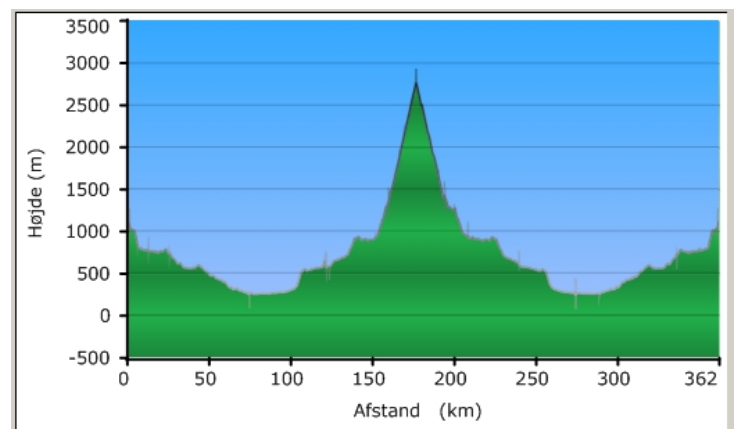


Tirsdag 14.07.2009

Afgang 08.15 gennem Brennerdalen mod vest og Merano mod turens højdepunkt – Stelvio.



Stelvio set fra luften



Højdeprofil med Stelvio i centrum

Når man kører ind i dalen fra nordøst, ser der ikke ud til at være andre muligheder end at vende om, og alligevel ...  
Inde i skoven dukker det første skilt op "Kehre 48" – nu er der altså kun 47 hårnålesving – og alle de andre sving - tilbage, og nogle bliver ret så snævre. De svarer til vending på en bred vej, men samtidig er der stor stigning, så går man i stå midt i svinget mangler det ene ben meget i at nå jorden. Altså gennem svinget – accelerer op i 2. gear – nedbremsning og ind i svinget i 1. gear, så der er sikker trækraft. Igen er det vigtigt at orientere sig opad om andre trafikanter, som hvirvler nedad bjerget. Vi kørte hver vores eget løb og mødtes cirka halvvejs oppe for at nyde udsigten. Lidt over middag samledes vi igen på toppen til en pølse i 2758 moh efter 1800 m opkørsel. Deltagerne godkendte forslaget om at køre ad 13 km grusvej med hårnålesving over Umbrail passet og er kort stykke

ind gennem Schweiz på hjemturen. Spørgsmålet – om alle havde passet med blev bekræftende besvaret af alle undtagen en fra Mcthobugt. Jørn blev så pakket ind midt i flokken og vi kom frem til en kop kaffe og / eller is i Schweiz. På samme måde kørte vi i samlet flok tilbage ind i Italien. Hjemturen gik i hurtigt tempo gennem lange hurtige kurver indtil vi blev stoppet af en længere kø pga. vejarbejde. Strålende sol og varme, mens vi ventede, fik alle varmet godt igennem, så vi var klar til at nyde en kold øl i haven, da vi var tilbage på hotellet. En meget fin tur, hvor behovet for MC kørsel var dækket for den dag efter 362 km kørsel.

## Onsdag 15.07.2009

Afrejsedag. Jeg ville videre til Schweiz og mine to makkere ville med. Turen var planlagt over Innsbruck og over Silvretta Hochalpenstrasse, men da det ville blive en lang tur, blev det droppet. Vejret var ikke længere med os, så vi kørte hurtigt ad motorvejen direkte mod Liechtenstein, som vi nåede i tørvejr. Efter Chur drejede vi vestover mod Oberalp pas (2046 moh) og Andermatt. Næste pas var Furka (2436 moh). Straks efter nedkørslen drejede vi fra mod Grimsel passet (2165 moh), Innetkirchen, Meiringen, Interlaken og Lauterbrunnen.



Grimsel pas



Her var der arrangeret overnatning på et stort hotel med værelser i hver en krog. Det var ikke 4-stjernet men billigt. Vi betalte ca. 125 kr. per nat og per person men uden morgenmad. Efter 424 km og aftensmad var det tid til at gå til ro.

## Torsdag 16.07.2009

Dagen skulle bruges lokalt, og uden for mange km. Vi kørte ind i dalen til Trümmelbachfälle, som er et meget spektakulært gletsjer vandfald inde i bjerget – for øvrigt det eneste i Europa. Vandfaldet dræner 24 km<sup>2</sup> og dermed gletsjerne fra Eiger (3970 m), Mönch (4099 m) and Jungfrau (4158 m) og det leverer 20,200 tons vand per år, og op til 20.000 liter per sekund. Man bliver fragtet op til toppen indvendig i bjerget med en tovbane. Fra toppen går man så ned og ser på vandets løb indvendig i bjerget. Det ses tydeligt, hvordan vandet gennem årene har slidt sig ned gennem bjerget til det nuværende løb. Larmen er øredøvende og vibrationerne i bjerget fornemmes tydeligt. Entusiastiske fotografer er tidligere faldet i vandfaldet og revet med af floden og ned i Brienzensee.

Så skulle vi prøve den eneste tunnel i Europa, som inde i bjerget drejer mere end 360° og fører de kørende en etage op til den lille landsby Isenfluh. Herfra tog vi den lille svævebane op til Sulwald i 1.500 moh. Efter en kort gåtur til udsigtspunktet, hvorfra man har en fantastisk udsigt over Interlaken indtog vi en dejlig frokost. Senere på dagen kørte vi til Thun ad den gamle pragtfulde vej på nordsiden af Thunersee. Målet var at besøge den lokale Honda og BMW forhandler og gå og blive godt misundelig på de meget attraktive motorcykelpriser i Schweiz. Hvorfor skulle man køre på gamle cykler som vores, når en ny koster så lidt.

Nu var det tid til at overveje hjemturen. Henning og jeg var stemt for at køre direkte hjem, mens Jørn ville overnatte.



## Fredag 17.07.2009

Jørn havde besluttet at være hjemme i løbet af lørdagen, så han startede om morgenen mod nord – og kørte så alligevel direkte hjem. Henning og jeg havde besluttet at køre ind i bunden af dalen til Steckelberg og derfra prøve en tur ad en lille bjergvandrevej til Trachsellaenen. Egentlig er stien kun for vandrere, men vi kunne jo ikke læse de tyske skilte – så.....



En dejlig tur og vi blev godt modtaget af Marie – min datters veninde, som denne sommer serverede på stedet. Om aftenen var vi inviteret til Käsefondue hos Urs i Singiswald – langt oppe af bjerget. Som altid var der rigelig med hvidvin og snaps og frem for alt, fik vi en god aften.

## Lørdag 18.07.2009

Henning og jeg kom alt for sent af sted fra Lauterbrunnen – over middag, så at køre direkte hjem, var ikke længere aktuelt, så da vi nåede nord for Frankfurt drejede vi fra ved Reichkirchen ad B48 til Mücke og indlogerede os på Landhotel Gärtner, som jeg kendte fra mange tidligere besøg. Vi fik en god middag, betalte og gik i seng.

## Søndag 19.07.2009

Klokken seks om morgenen var vi på cyklerne, og det var en knaldgod idé, for autobanen lå åben til at få hævlet nogle af de 700 km af, som vi havde til Esbjerg. Efter tankning og morgenmad følte vi, at der var kommet mere liv på autobanen, men så blev der rigtig drejet på håndtaget, og vi lagde trafikken bag os. Kl. 13 holdt vi så i Esbjerg, og så var det tid til en øl.

Efter 4200 km var en stor oplevelse slut, og snakken går allerede nu om næste år.

Referatet af turen er skrevet som en støtte for vores hukommelse, men også til inspiration for andre, som overvejer en lille udflugt, men som mangler at tage beslutningen. Tag bare med Motour, for i kan ikke gøre det billigere selv, i kommer i godt selskab, og i får nok set noget, i ellers ikke havde oplevet. Altså en klar anbefaling.

Mvh. Kurt Sihm.