

Transalp-Freunde wollen hoch hinaus

Eine Geschichte von umgedrehten Verbotsschildern, Schotter, Geröll und Felsen, von Stürzen und Erfolgserlebnissen: Vier Transalp-Fahrer kämpften sich auf den Mont Chaberton. Auf dem Gipfelplateau erwartete sie eine Überraschung.

Nomen est omen: Was liegt näher, als mit der Honda Transalp auch wirklich die Alpen zu überqueren? Im August stand also eine einwöchige Westalpen-Tour auf dem Programm der »Transalp-Freunde Deutschland«. Mehr als siebzig Transalp-Fahrer und Fahrerinnen haben sich bundesweit zu diesem lockeren Zusammenschluß zusammengefunden.

Neun Unentwegte nutzten die Alpentour zu einem Abstecher auf den legendären Mont Chaberton. Bis auf 3136 Meter hinauf führt die höchste aller Alpenstraßen. Die Auffahrt wird vom »Denzel« als sehr anspruchsvolle Strecke beschrie-

ben, mit leichten Motorrädern, Jeeps und zum Teil auch mit VW-Käfern befahrbar.

Wenn wir doch nur geahnt hätten, daß diese Beschreibungen nicht mehr aktuell waren! Einzig die Gerüchte über Motorräder, die von der Polizei mit Hubschraubern auf dem Gipfelplateau beschlagnahmt worden waren, verunsicherten uns ein wenig. Als wir aber am Beginn der Strecke keine Verbotsschilder vorfanden, waren wir nicht mehr zu bremsen. Auf der Rückfahrt stellte sich allerdings heraus, daß das Schild einfach umgedreht worden war.

Noch ein ganzes Stück unterhalb der Baumgrenze war die Piste durchweg von gro-



**Anstrengung:
Nur mit Mühe geht's
den Berg hinauf – für solche
Pfade ist die Transalp
einfach nicht gebaut. Um so
schöner die Belohnung:
phantastische Rundumsicht
vom Gipfel.**

bem, losem Schotter bedeckt, der einigen Fahrern große Schwierigkeiten bereitete. In den ersten Kehren ragten Felsbrocken heraus, die nur mit viel Schwung zu nehmen waren – immer wieder setzte die Unterseite der Zweizylinder hart auf. Bald war es soweit: Nach einigen Stürzen gaben fünf von uns auf.

Längst war uns klar geworden, daß sich der Zustand der Piste seit der letzten Denzel-Besichtigung wesentlich verschlechtert hatte (von wegen VW-Käfer und so), und wir waren nicht mehr sicher, es wirklich bis zum Gipfel zu schaffen. Bald bestimmte Fels und Geröll das Bild, die stark ausgewaschene Piste war mit Steinbrocken aller Größen übersät. Für solche Passagen ist der erste Gang der Transalp einfach zu lang übersetzt, andererseits geht aber der Zweizylinder-Motor im unteren Drehzahlbereich sehr elastisch zu Werke, und er ist – verglichen mit Einzylindern – nur schwer abzuwürgen.

Bei den zahlreichen leichten Stürzen halfen auch die Five-Stars-Schutzbügel nicht mehr, da sie sich verbogen und die Seitenteile in Mitleidenschaft zogen. Kurz vor dem Ziel trafen wir einige Wanderer, die über die Begegnung nicht sehr erfreut waren. Einige hatten sogar kunstvolle Mäuerchen als Hindernisse quer über die Fahrbahn errichtet. Nach all den Strapazen erreichten wir endlich das fußballfeldgroße Gipfelplateau mit seiner exzellenten Aussicht. Und was sahen wir dort neben einer Reihe von Cross- und Trial-Maschinen: eine Africa Twin mit Sozial!

Der diesjährige Höhepunkt im Programm der Transalp-Freunde wird hier nicht verraten. Wer mehr wissen will, kann sich bei Bettina [redacted] München, Tel. 089/[redacted], melden. *Georg Spindler*

