

AUF DEN SPUREN DER

# ALPENRALLYE

Die Lifтанlagen der Ski Area Colere 2200 sind durch ein weitverzweigtes Netz von rauen Schotterstraßen miteinander verbunden.

Seit zwei Jahren geistert die Idee schon durch meinen Kopf: Für ein verlängertes Wochenende in die Bergamasker Alpen zu fahren und durch das Gebiet der ehemaligen Alpenrallye zu räubern. Altbekannte Kontrollpunkte suchen, neue Strecken erkunden, unbeschwerten Off-road-Spaß und gutes Essen genießen – so lautet mein Plan. Text und Fotos: Chris Pergher.



**O**berhalb von Bergamo und Brescia, in den steil ansteigenden Alpenausläufern, gibt es eine Vielzahl von Hochalmen, stillgelegten Minen, kleinsten Bergübergängen und gut erschlossenen Skigebieten, die durch teils spektakuläre Sträßchen jeglicher Kategorie erschlossen sind. Von steilen Kopfsteinauffahrten über sehr schmale, mit Serpentina gespickte Bergsträßchen mit buckligem, vernarbtem Asphalt, bis hin zu kernigen Schotterpassagen und Endurouanderwege über langgezogene Bergkämme ist hier alles mit dabei.

**MISSGLÜCKTER FRÜHSTART**

05:30 Uhr, der Wecker holt uns unsanft aus der viel zu kurzen Nachtruhe. Die Motorräder stehen gepackt in der Garage. Gestern spät in der Nacht ist Markus mit der KTM auf dem Anhänger aus Köln angekommen. Alles läuft wie geplant. Zwei Tassen starken Kaffee kippen, ein Brötchen zwischen die Zähne schieben, in die Klamotten steigen und ab auf die Zweiräder. Doch Markus' KTM streikt. Nach über 50 Ankick-Versuchen – die Batterie ist schon lange leer georgelt – holen wir das Auto und überbrücken.

Endlich auf Achse, fahren wir von Basel bis zum Walensee, viele ungemütliche Autobahnkilometer unter einer dichten Hochnebeldecke. Erst hier kann sich die Sonne durchsetzen und wir kommen in den Genuss ihrer wärmenden Strahlen. Der Abzweig zum Flüela Pass und die in bunten Herbstfarben leuchtende Bergwelt bringen endgültig Leben in unsere steifen Knochen.

**ANFÄNGER ODER WAS?**

Wir haben hinter Zernez kaum den Aufstieg zum Ofenpass in Angriff genommen, da quittiert die Suzuki abrupt den Dienst. Etwas konsterniert stehe ich am Straßenrand, ehe mir ein Blick auf den Tachostand und die Erinnerung an den hartnäckigen Gegenwind auf der Autobahn ein Lämpchen aufgehen lassen. Auf die normale Reichweite einer Tankfüllung fixiert, ist mit unerwartet das Benzin ausgegangen. Dank so altmodischer Dinge wie einem Benzinhahn mit Reservestellung ist außer dem amüsierten Wundern über den banalen Anfängerfehler alles im Lot.

Wir genießen die flüssigen Kurvenkombinationen und erreichen im Nu die Passhöhe des »Pass dal Fuorn«, wie der Ofenpass auf Rätoromanisch heisst. Kein Wölkchen trübt den Himmel über der frisch verschneiten, in der Ferne leuchtenden Ortlergruppe. Hoffentlich liegt nicht zuviel Neuschnee, sonst können wir uns die geplante Hochtour abschminken.

Über die gut ausgebaute Ostrampe schwingen wir uns auf unseren Zweirädern durchs Val Müstair bis nach Santa Maria. Mitten im uralten Dorfkern des Hauptortes geht der Abzweig zur Umbrail Passstraße ab. Das schmale Teerband windet sich anfangs über eine Vielzahl von Kehren der steilen Bergflanke entlang in die Höhe, ehe sich vor uns ein sonnendurchflutetes Hochtal mit leuchtend gelbem Lärchenbestand auf tut.

**HOCHALPINER FAHRSPASS**

Von der Passhöhe des Umbrail bis zum Sattel des 2.735 m hoch gelegenen Stilsferjoch ist es nur noch ein Katzensprung. Wir sind gespannt wie Geigenbögen, ob denn unser Plan, bis zur Skistation Pirovano weiter zu fahren, durch den Neuschnee oder ein Fahrverbot vereitelt wird.

Die steile und raue Piste geht direkt vom Parkplatz der Luftseilbahn ab und ist trotz der verschiedentlich genannten Sperrung offen und rege benutzt. Die Allradfahrzeuge, die uns entgegen kommen, haben teilweise Ketten montiert – das kann ja heiter werden! Die Strecke wird normalerweise mit der Luftseilbahn überwunden und dient fast ausschließlich dem Materialtransport für die zum Vorsaisontraining angereisten Skirennenteams. Durch geschlossene Schneefelder klettern wir Kurve um Kurve über den matschigen, aber schneefreien Fahrweg bis zum Hotel Baita Ortler hinauf. Hier ist dann endgültig Schluss. Die letzten Höhenmeter bis zum Fuß des Stilsfer Joch Gletschers liegen unter einer dicken Altschneedecke und sind wohl nur mit einem Pistenbully zu bezwingen.

Das Hotel Baita Ortler liegt auf 3.000 Meter Höhe am Rande der Ortlergruppe und bietet Weitblicke auf ein gigantisches, hochalpines Bergpanorama. Stimmung und Szenerie hier oben laden eigentlich zum Verweilen ein, doch bis zum heutigen Etappenziel

liegt noch ein sattes Fahrprogramm vor uns. Die Talfahrt nutzen wir noch einmal, um den Blick schweifen zu lassen. Aus dieser Perspektive sehen die 57 Kehren der Stilsferjoch Ostrampe wie ein Sandkastenspiel aus. Die Mischung aus Fahrspaß und landschaftlichen Eindrücken ist ein Erlebnis der Extraklasse. Im Restaurant »Little Tibet«, etwas oberhalb der Passhöhe, beruhigen wir unsere knurrenden Mägen mit Penne alla Casa. Im Anschluss geht's über eine Vielzahl von Kurven und Kehren 1.500 rasante Höhenmeter bis nach Bormio ins Tal.

**KEIN DURCHKOMMEN**

Der Gavia Pass ist auf halber Höhe definitiv für jeglichen Verkehr gesperrt, eine Schranke mit Schloss ist selbst für italienische Verhältnisse überdeutlich. Wir hatten trotz Beschilderung gehofft, dass eine Befahrung auf eigene Gefahr erlaubt ist, wie wir es schon mehrmals in Italien erlebt haben. Etwas frustriert entscheiden wir uns spontan für einen Offroad Abstecher ins Skigebiet von Santa Caterina und landen prompt einen Volltreffer. Das gut unterhaltene Schottersträßchen führt uns bis auf 2.775 m Höhe bis zur Endstation der Cresta Sobretta Gondelbahn hinauf. Einen Übergang in Richtung Gavia Passstraße haben wir erwartungsgemäss zwar leider nicht gefunden, doch die Aussicht auf die mit Neuschnee überzuckerten Dreitausender macht diesen Abstecher trotzdem empfehlenswert.

Gerne hätte ich Markus von der landschaftlichen Schönheit des Gavia Passes, der zu meinen Lieblingspässen zählt, überzeugt. Denn er kennt diesen Übergang nur von nebelverhangenen Regenfahrten. Den idyllischen Bergsee auf der Südseite hat er noch nie

**1** Begeisterte Weitblicke beim Abstieg vom 3.000 Meter hoch gelegenen Hotel Baita Ortler. **2** Bis zum Sommerskigebiet am Stilsferjoch ist es nicht mehr weit, die Rennteams sind schon mitten in der Saisonvorbereitung. **3** Herbststimmung pur beim Abstieg vom Flüela ins Oberengadin.

zu Gesicht bekommen. Als Alternative geht's durchs Valtellina in Richtung Tirano und ab Mazzo über den 1.852 Meter hohen Passo di Foppa. Das Passsträsschen ist ein Tipp für Freunde vieler, enger Kurven. Auf dem von Kastanien übersäten, knapp vier Meter breiten Teerband überwinden wir bis zur Passhöhe über 32 Kehren rund 1.300 Höhenmeter. Der Abstieg nach Monno führt noch einmal über 14 »Tornati«, allerdings noch erschwert durch stockdichten Nebel.

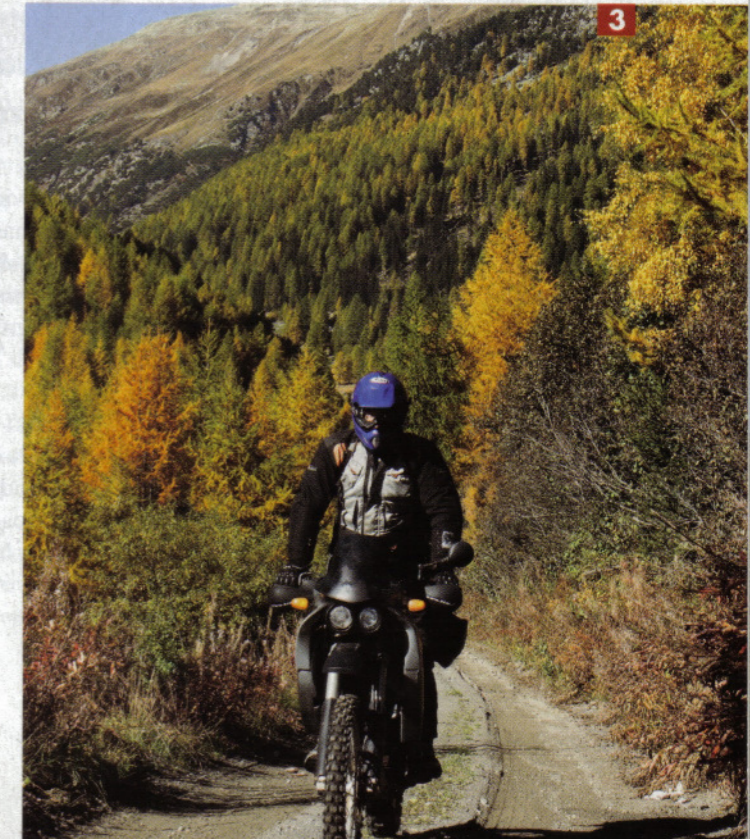
**NOSTALGISCHE GEFÜHLE**

Wir haben für drei Nächte im Hotel Oasis Verde Quartier bezogen. Als Motorradfahrer ist man hier willkommen, Preis/Leistung und Infrastruktur stimmen. Zur Infrastruktur zählen wir auch die Bar, in der es charmant serviertes Bier vom Fass gibt. Nach einem typisch italienischen Abendessen ziehen wir uns zum Kartenstudium in eben diese Bar zurück. Von diversen Alpenrallye-Einsätzen zerfledderte Kompass-Karten und alte Roadbooks liegen vor uns auf dem Tisch. Doch statt wie früher über verschiedenen Routenkombinationen zu brüten oder fleißig Roadbooks zusammen zu kleben, versendet unsere Vorbereitung in nostalgischen Benzingesprächen.

Am nächsten Morgen macht sich unsere fehlende Planung dann schon beim ersten Einstieg bemerkbar. In Ono San Pietro erwischen wir den falschen Abzweig und rumpeln zum Warm-up erst einmal über 12 grobgeschotterte Serpentina, einem steilen Bachbett entlang, in eine Sackgasse. Im Wettkampf wären wir jetzt schon einmal richtig angenervt, doch so genießen wir die Strecke ganz ohne Zeitdruck und finden im zweiten Anlauf den Einstieg zum Passo Campelli.

Das schmale Sträßchen führt uns über eine Vielzahl von Kurven an einer steilen Bergflanke entlang in die Höhe. Nach 3,3 Kilometern wird der verwitterte Teerbelag durch ausgewaschenes, grobes Kopfsteinpflaster abgelöst. Die Steine sind vom morgentlichen Tau noch nass und geben der Strecke einen selektiven Cha-

**Eine Schranke mit Schloss ist für italienische Verhältnisse überdeutlich**







rakter. Die letzten Kilometer bis zur Passhöhe sind von tiefem Schotter geprägt und runden das Aufwärmtraining ab.

#### DÉJÀ-VU

Ein harmloser Ausrutscher bringt uns die erste Schrauber-Pause des Tages. Der Schalthebel an der KTM ist verbogen und liegt am Motorengehäuse an. Hier oben bekommen wir den nicht gerichtet, doch Markus hat ein Ersatzteil dabei und zieht genau den Schalthebel aus dem Rucksack, dessen provisorische Reparatur uns an der Alpenralley 1998 viel Zeit gekostet hat. Damals haben uns Rückfahrt und Reparatur schlagartig aus dem Rennen geworfen, heute schrauben wir in Ruhe fertig und legen anschließend im Rifugio Bagozza eine Cappuccino-Pause ein.

Unsere nächsten Ziele heißen alte Mine, Bunker und Kapelle. Die Beschreibung im Roadbook passt und die Anfahrt zu der seit langem stillgelegten Mine macht richtig Spaß. Bis ins 19. Jahrhundert wurden in der Region Blei, Zink und Eisen abgebaut. Auf der Weiterfahrt zum Bunker macht uns ein »wildes« Hausschwein kurz die Fahrspur streitig, ehe es widerwillig davon trottet. Schon hier bekommen wir es mit nasser Grasnarbe und lehmig-schmierigem Boden zu tun. Weiter oben, beim Versuch, den Sattel des Passo Manina und die Kapelle zu erreichen, scheitern wir dann am extrem rutschigen Untergrund.

#### UNTER BEOBACHTUNG

Bei der Durchfahrt des Dörfchens Nona, Ausgangspunkt der Schotterpiste zum Rifugio Barbarossa, werden wir von der einheimischen Trial-Jugend kritisch beäugt. Es wundert uns dann auch nicht, dass wir bei einer Rast oberhalb des Refugios die Zweitakter durchs Tal aufsteigen hören. Doch bis zu uns hoch kommen sie nicht. Wahrscheinlich bezweifeln sie, dass wir die extrem steilen Grobschotterauffahrten gepackt haben.

Oberhalb des Refugios führt ein stark erodierter Karrenweg weiter bergan. Wir folgen ihm, so weit wir uns das trauen, denn bald schon geht's an einer steilen Bergflanke entlang. Theoretisch führt auch dieser Weg zum Passo Manina, in der Praxis allerdings endet er in einem abenteuerlichen Wanderweg.

Zurück im Tal, lockt uns der Wegweiser zum Rifugio Albani ins Skigebiet von Colere. Was als Kurzabstecher ohne große Erwartungen startet, entwickelt sich zur Entdeckung des Tages. Die Liftanlagen der Ski Area Colere 2200 sind durch ein Netz aus rauen Pisten bestens erschlossen. Der felsige Untergrund sorgt für gute Traktion und viel Fahrspass.

Das Rifugio Albani liegt außerhalb des eigentlichen Skigebiets von Colere in einem Felskessel am Fusse des Pizzo della Presolana. Die Versorgungspiste zum Rifugio endet einen knappen Kilometer hinter dem Berggasthaus an einer ehemaligen Mine, deren Rollmaterial noch vor dem stillgelegten Stollen steht. Der Minenausgang liegt über einem Felsabbruch direkt unterhalb hochaufragender Felswände. Was immer hier abgebaut wurde, muss ziemlich wertvoll gewesen sein, dass sich langen Transportwege rentierten.

Wir verbringen den Rest des Nachmittags mit der Erkundung der vielen Verbindungswege von und zu den Liftanlagen. Uns geistert immer noch eine Verbindung zum Skigebiet von Lizzola im Valbondione durch die Hirnwindungen, doch da ist definitiv nichts zu machen. Die Szenerie mit all den Felswänden und schroffen Gesteinsabbrüchen zieht uns in ihren Bann. Als die Sonne im Nebelmeer über der Poebene zu versinken beginnt, stehen wir immer noch am höchsten Punkt, dem Sattel beim Chalet dell'Aquila, und betrachten das Schauspiel. Doch es wird Zeit, die einsetzende Dämmerung mahnt zur Talfahrt.

#### STUNDE DER WAHRHEIT

Heute starten wir mit einer meiner Lieblingsstrecken in den wun-

derschönen Herbsttag. Dem Flüsschen Grina entlang windet sich die schmale Strasse durch ein enges, dicht bewaldetes Tal. Über stetig wechselnden Untergrund führt uns die extrem wellige Strecke runde 1.000 Höhenmeter den Berg hinauf. Hier oben weitet sich das Tal zu einer Hochalm, auf der freilaufende Pferde friedlich in der wärmenden Morgensonne grasen. Von uns lassen sie sich nicht stören, im Gegenteil, beim obligaten Fotostop sind wir im Nu von den neugierigen Vierbeinern umringt. Die herbstlich verfärbte Landschaft leuchtet in satten Farben, während die mit Abermillionen von Tautropfen behangene Vegetation im Gegenlicht glitzert.

Wir folgen dem Sträßchen durch lichten Lärchenwald bis zur Einmündung in die Kammstraße des Coletto delle Crocette. Diese Verbindung zwischen dem Passo Croce Dominii und dem Passo di Maniva ist mehrheitlich ohne festen Belag und führt direkt an der Antennenstation des Dosso del Gallli vorbei. Die beiden riesigen Parabolspiegel sind schon von weitem zu sehen und scheinen wie »Mickey Mouse Ohren« von der Bergkuppe abzustehen. Früher konnte die teilweise von Vandalen verwüstete Installation noch angefahren und besichtigt werden, jetzt ist schon der Abzweig zur Stichstraße durch einen massiven Zaun versperrt. Irgendwie scheint heute eh die Stunde der Wahrheit zu schlagen, denn mit frustrierender Regelmäßigkeit zwingen uns Fahrverbotschilder, eine weitere Strecke von unserer Liste zu streichen.

#### ALTER BEKANNTER

In Collio zweigt die stellenweise extrem steile Schotterstraße zum Rifugio Blachi ab. Unterhalb des Sesselliftes geht's im Zick-Zack die dicht bewaldete Flanke des Monte Ario hinauf. Das Rifugio ist an einem Sonntag rege frequentiert, so dass man uns hier wenig Beachtung schenkt. Uns soll's recht sein, steht doch die abenteuerliche Abkürzung zur Pian del Bene di Sotto auf dem Programm. Dort treffen wir auf einen Einheimischen mit seiner BMW GS und Sozia, der stoisch auf der Unbefahrbarkeit dieser Route besteht. Er kenne diese Gegend von seinen Hardenduro-Touren wie seine Westentasche, die beschriebene

**1** Die raue Schotterpiste zum Rifugio Albani verläuft entlang eindrücklicher Kalksteinformationen. **2** Pannenteufel zum Zweiten: Die Benzinversorgung müsste wohl mal generalüberholt werden. **3** Im Val di Scalve wurde schon zu Zeiten der Römer Blei, Zink und Eisen abgebaut.

Verbindung gebe es nicht. Erst unsere detaillierte Wegbeschreibung, in Verbindung mit den Erdspuren an den Benzinhänen von Markus nicht eben niedrigen KTM, überzeugen ihn.

Wir nutzen unsere guten Ortskenntnisse und finden auf direktem Weg ins Dörfchen Irma und dort auf den Asphalt zurück. Den Abstecher zu Giuseppe Berghütte lassen wir heute aus. Während der Alpenralley war der abenteuerliche Singletrail eine Herausforderung, die mit vielen Punkten belohnt wurde. Bedingung war allerdings, dass die Gastfreundschaft von Giuseppe, dem Alphirten, nicht und nie ausgeschlagen werden durfte. Giuseppe, seines Zeichens ein uriges Original, sprach drei Brocken Englisch und offerierte immer Hochprozentiges.

Wieder zurück im Tal, versuchen wir uns an den Roadbook Punkten Stalletti bassi und Stalletti alti, doch aus der geplanten Verbindung zur Rückseite des Colle di San Zeno wird heute nichts. Zu viele vom Jagdfieber befallene Italiener liegen in Stellung, da ist der lange Umweg zurück ins Tal die klügere Wahl.

#### HERAUSFORDERUNG DES TAGES

Etwas ernüchtert verlassen wir das Val Trompia und kurven über das schmale, vernarbte Teerband zum Colle di San Zeno hinauf. Auf der Passhöhe gönnen wir uns im Rifugio Piardi eine Cappuccino Pause, denn auf uns wartet noch die Herausforderung des Tages. Über die kahlen Bergrücken wurde exakt dem Kamm entlang eine Gasleitung verlegt, deren Versorgungsstraße über die Jahre fast zur Unkenntlichkeit verfallen ist. Diesem von Steigung zu Steigung immer steiler werdenden Track folgen wir.

Unsere letzte erfolgreiche Befahrung der Strecke liegt schon viele Jahre zurück und die Zeit hat die Erinnerungen verblasen lassen. Doch mit jeder gemeisterten Auffahrt werden die Bilder



der Vergangenheit klarer und der Verdacht, dass beim letzten Versuch nicht nur die einsetzende Dämmerung für den Abbruch der Übung verantwortlich war, verdichtet sich. Einen langen, zerfurchten Steilhang mit Mühe und Not gerade noch geschafft, stehen wir schwer atmend neben unseren Zweirädern, als uns eine talwärts fahrende Gruppe einheimischer Enduristen kreuzt. Der italienische Wortschwall ist kurz und auch wenn wir nicht alles mitgeschnitten haben, ist die Aussage klar: »Wenn ihr hier schon kämpft, dann viel Spaß am Monte Campione!«

Sie fahren die Strecke bewusst von oben nach unten und das, wie wir bald feststellen werden, aus gutem Grunde. Zwei Bergkuppen weiter taucht der letzte Anstieg zum Monte Campione aus den vorbeiziehenden Nebelschwaden vor uns auf. Beim Anblick des langen und sehr steilen, mit buckliger Grasnarbe und Querrillen überzogenen Hangs kommt mir spontan der Begriff »Monte Impossible« in den Sinn.

Ob mental geschwächt, schlechte Tagesform oder einfach mangelndes Fahrkönnen sei dahingestellt, der Monte Campione ist heute zu viel für uns. Wir werden das nächste Mal dem Tipp der Einheimischen folgen und über das Skigebiet von Bassinale den Einstieg zum Monte Campione suchen, von da den Hauptkamm in Richtung Südwesten und somit talwärts in Angriff nehmen. Besagten Steilhang hat man dann allerdings als Abfahrt vor sich, was dann auch noch durchaus zu Adrenalin-Ausschüttungen führen kann.

**DURCHZOGENE BILANZ**

Alles hat ein Ende, so auch unsere Zeit in den Alpenausläufern oberhalb des Lago d'Iseo. Wir sitzen in voller Montur beim ersten Feierabendbier in der Hausbar des Oasis Verde und sinnieren über die Erlebnisse der letzten beiden Tage. Es hat sich in den fünf Jahren seit der letzten Alpenrallye einiges verändert. Fahr-

verbotsschilder sind wie Pilze aus dem Boden geschossen und obwohl wir bewusst erst Mitte Oktober losgezogen sind, ist in den Bergen noch richtig viel los. Die Missachtung unserer Grundregel: »Steig nie an einem Wochenende auf die Enduro«, hat sich als unerwartet grosser Nachteil erwiesen.

Unverändert ist die landschaftliche Attraktivität und die Vielzahl von straßenbautechnischen Meisterwerken. Selbst die kleinste Alm im entlegensten Seitental ist mit einer regelmäßig unterhaltenen Fahrverbindung erschlossen. Wer sich rücksichtsvoll und mit vernünftiger Lautstärke auf Erkundungstour begibt, wird auch heute noch unbehelligt schöne Routen legal befahren können. Es liegt an jedem von uns, diese Toleranz nicht durch sinnloses Angasen und rücksichtsloses Verhalten aufs Spiel zu setzen. Doch genug Moral gepredigt, auf uns wartet eine heiße Dusche und gutes italienisches Essen.

Am nächsten Morgen machen wir uns dann zeitig auf den Nachhauseweg. Die beim Abendessen ausgeknobelte Route führt uns erst westwärts über kleine, wenig bekannte Pässe und dann quer über den Alpenhauptkamm nach Norden. Namen wie Passo Della Presolana, Col del Zambia, Passo Crocetta oder Passo di San Marco werden für uns zu Geheimtipps für Kurvenhungrige. Wer sein Zweirad mit Vorliebe auf kleinen Sträßchen mit wenig Verkehr bewegt, sollte sich diese Namen unbedingt einprägen. Über die imposant an die steile Bergflanke gebaute Südrampe des Passo della Spluga kehren wir in die Schweiz zurück. Kurz vor Thusis dann lädt die vom Hinterstein tief in den Granit gegrabene Via Mala Schlucht zum Rasten ein, ehe wir die Bergwelt der Alpen hinter uns zu lassen.

**1** Viele der Waldwege sind auch auf der Karte im Maßstab 1:50.000 nicht zu finden, Wegweiser sind da willkommene Orientierungshilfen. **2** Mit der Morgensonne im Gesicht geht es off-the-road zum Coletto delle Crocette hinauf.

**In fünf Jahren hat sich viel verändert: Verbotsschilder sind wie Pilze aus dem Boden geschossen**



**Wissenswertes:**

**Tourenziel:** Val Camonica, Lago d'Iseo (Norditalien)

**Distanz, Dauer:** 930 km ab Landquart (davon 140 km offroad), 4 Tage

**Strecke:**  
**1.Tag: 305 km (13 km offroad)**  
 Landquart - Davos - Flüelapass - Zernez - Ofenpass - Santa Maria - Umbrail Pass - Stilsferjoch - offroad-Abstecher zum Hotel Baita Ortler (3.000 m) - Bormio - Gavia Pass gesperrt - offroad-Abstecher zum Skigebiet Plaghera ( 2.700 m) - Mazzo - Passo di Foppa - Monno - Edolo - Breno - Prestine

**2.Tag: 150 km (53 km offroad)**  
 Prestine - Breno - Ono San Pietro - Passo Campelli - Schilpario - Vilminiore di Scalve - Pezzolo - Nona - Passo Manina (fast geschafft) - Taveno - Malga Barbarossa - Colere - Rifugio Albani (Colere Ski Area 2200) - Colere - Borno - Bienno - Prestine

**3.Tag: 190 km (74 km offroad)**  
 Prestine - offroad zur Kammstrasse des Coletto delle Crocette-im Hang des Gaverland Skigebietes talwärts - Maniva Pass - Collio - Monte Ario - Pian del Bene di Sotto - Dosso - Avenone - Odeno - Pian del Bene di Sotto - Irma - Staletti bassi - Pezzoro - Pezzaze - Colle di San Zeno - Bergkammfahren pur (bis fast zum Hauptgipfel hoch) - Pisogne - Bienno - Prestine

**4.Tag: 285 km**  
 Prestine - Darfo Boario Terme - Passo Della Presolana - Clusone - Oltre il colle - Col del Zambia - Passo Crocetta - Passo di San Marco - Morbengo - Chiavenna - Splügenpass - Via Mala - Chur - Landquart

**Reisezeit:** Frühsommer oder Spätherbst (weniger Wanderer)

**Hinweis:** Die Italiener fahren gerne in die Berge und scheuen mit ihren Autos auch die rauesten Strecken nicht. Deshalb, wenn immer es möglich ist, die Wochenenden meiden und niemals während der Ferienzeit auf Enduro-Tour gehen. Im Herbst ist in den Bergen Jagdsaison. In der Region wird mit Schrot vor allem auf Vögel geschossen, Vorsicht ist also durchaus angesagt.

**Unterkunft / Verpflegung:**  
 Hotel Oasi Verde \*\*\*  
 Via dei Tornanti 4, 25040 Prestine (Brescia) Italia, Tel. (+39) 0364 300813, Fax. (+39) 0364 300034  
 www.hoteloasiverde.it  
 info@hoteloasiverde.it  
 Übernachtung mit Frühstück 35 €/Pers. Übernachtung mit Halbpension 43 €/Pers. (ab 3 Nächten)

**Alpenrallye:** Die Alpenrallye, eine gut organisierte Wettbewerbsveranstaltung für Amateure, wurde 2005 das letzte Mal ausgetragen. Von einem zentralen Ausgangspunkt im Val Camonica galt es, mittels bewußt minimierten Routenbeschreibungen innerhalb der Sollzeit möglichst viele Kontrollpunkte anzufahren.

**Internet:**  
 www.alpenrouten.de/regions.html?region=20  
 www.rifugioalban.it/  
 shop.marcopolo.de/marco-polo/reise-fuehrer/marco-polo-karten-1200-000-lombardei-oberitalienische-seen\_pid\_727\_261.html  
 www.viamala.ch/

**Karten:**  
 Marco Polo, Lombardei, 1:200.000, ISBN 978-3829740203, 8,50 €; Kompass Carta turistica, Nr.103, 1:50.000, ISBN 978-3-85491-648-2, 7,50 €; Kompass Carta turistica, Nr.104, 1:50.000, ISBN 978-3-85491-238-5, 6,95 €; Kompass Karten sind vor Ort in fast jedem Tabacchi Laden erhältlich.

