

# Transalpine Quest 2024

Roadbook (Version 1.0 - Stand Dezember 2023)

*7 Fahrtage und ihre Finessen, von Christian Rau und Clemens Gawer*

## Tag 1 - von Genf nach Chamonix

132 KM

3.240 HM

Die erste Etappe der Transalpine führt uns dieses Jahr, wie im ersten, von Genf in Richtung Südosten nach Chamonix am Mont Blanc. Dieses Jahr kratzen wir den wunderbaren Geoparc du Chablais am südlichen Rand und lassen die unzähligen kleinen Pässe links liegen.

Unser Warm-Up ist der Montée de Plaine-Joux, eine wunderbar ruhige Passstraße, die zwar "nur" auf 1.254m hoch führt, dabei aber 750 HM überwindet und Steilstücke mit bis zu 15% enthält. Das sollte zum Warmwerden genügen.



Nach einer relativ kurzen, kurvenreichen Abfahrt baut sich nach einem kleinen Gegenanstieg schon der nächste, etwas schwierigere Berg vor uns auf. Der Col de la Ramaz, hier hat Jumbo-Visma bei der Tour 2023 schon mal ein bisschen das Tempo angezogen, um den Favoriten auf den Zahn zu fühlen. Der Pass ist etwas länger, etwas

steiler und etwas höher als unser erster und auch der Höhepunkt der ersten Etappe, jedenfalls geographisch gesehen.

Nach der Abfahrt wartet unsere Verpflegungsstelle in Taninges auf uns, um die Speicher für die finalen 60 km zu füllen. Wir fahren weiter Richtung Cluses, biegen aber noch bevor wir das Städtchen erreichen links auf eine kleine Nebenstraße ab. Ein Comedy Shortcut, soll heißen länger und steiler als die normale Route, aber auch deutlich ruhiger und schöner. Wer allerdings ein bisschen mit seinen Kräften haushalten möchte, fährt bis Cluses und dann auf der Route de Chamonix in Richtung Etappenziel. Noch vor Sallanches trifft man wieder auf den anspruchsvolleren Kurs.



Wir passieren Sallanches wo Chris Froome ein legendäres Einzelzeitfahren gewonnen hat und auch Hinault bei der WM 1980 in die Geschichtsbücher gefahren ist. Bei der Tour 2023 hat hier Vingegaard den Grundstein für seinen überlegenen Toursieg gelegt. Ab Sallanches beginnt der finale Anstieg. Kein Pass aber es geht stetig berghoch und es gibt auch Steilstücke von 7-8%. Die Route Blanche schlängelt sich an der gegenüberliegenden Talseite Richtung Chamonix, hier ist der meiste Verkehr, darum sollten wir auf der D13 ganz in Ruhe den ersten Blick auf den Mont Blanc genießen können. Sobald wir den Mont Borrel umrundet und die Route Blanche überquert haben, geht es in wunderbaren Serpentina nachmals bergan, nicht lange aber durchaus anspruchsvoll. Bei KM 120 haben wir alle Schwierigkeiten gemeistert. Nun geht es nur noch bergab und im Tal die letzten Kilometer zu unserem Hotel in Chamonix.

Bei schönem Wetter können wir das wohlverdiente Kaltgetränk mit einem grandiosen Blick auf den höchsten Gipfel Europas genießen.



---

## Tag 2, von Chamonix nach Saint Pierre

125 KM

3.550 HM

Wir verlassen Chamonix in östliche Richtung und müssen am Talschluss auf der linken Talseite ein paar Serpentinaen erklimmen um warm zu werden. Nach 10 KM ist die erste Kuppe erreicht. Es geht weiter in einer schnellen unkomplizierten Abfahrt zum FuÙe des Col de la Forclaz.



Dieser Pass ist, ob seiner Lage, doch sehr stark von Autos frequentiert, aber um zu unserem ersten 2000er zu kommen, müssen wir darüber. Noch bevor wir unten im Rhonetal sind, biegen wir nach rechts ab und befinden uns in den Kurven des Petite Forclaz. Es geht immer noch bergab, allerdings mit viel weniger Autos, dafür aber technisch deutlich anspruchsvoller. Wir biegen wieder rechts ab, um nach Le Brocard zu kommen. Ein kurzes Stück auf der Hauptstraße ist hier nicht zu vermeiden. Nach zwei Kilometern geht es rechts in die nächste Steigung, der Col de Champex.



Dieser Pass ist wirklich schön, aber auch schön hart. Hier sollte man nicht überpacen, denn das eigentliche Brett kommt noch. Es gibt aber auch die Möglichkeit sich ein wenig zu schonen, indem man einfach im Tal bleibt und 12,6km außen herum fährt. Ab Orsières, hier wird auch unsere Verpflegung stattfinden, ist man dann wieder auf der normalen Route Richtung Italien.



Ab hier beginnt auch die eigentliche Schwierigkeit des Tages, 25 km bergauf. Dabei sind 1.570 HM zu überwinden. Die unteren 16 km sind eher moderat, allerdings mit viel Verkehr. Da wir auch diverse Galerien durchfahren müssen, ist ein gutes Rücklicht zwingend notwendig.

Bis zu dem Abzweig in den Tunnel ist es am großen Sankt Bernhard nicht wirklich als schön zu bezeichnen, auch wenn bei gutem Wetter eine herrliche Bergwelt rechts und links der Straße für Ablenkung sorgt.



Nach dem Abzweig wird es deutlich ruhiger und steiler. Ab dem Hospiz folgt dann eine fast 30 km lange Abfahrt mit ein paar flachen Kilometern zum Hotel. Die original italienische Pasta wird heute ganz besonders schmecken und auch nötig sein, um die Speicher für morgen zu füllen.



---

## Tag 3, von Saint-Pierre nach Moûtiers

110 KM

2.820 HM

Am dritten Tag der TAQ bleiben wir unter 3000 HM, wenn man dies will. Wir fahren Richtung Mont Blanc. Von hier heißt er allerdings Monte Blanco. Wer möchte, kann schon in Morgex abbiegen und über den Colle San Carlo ein paar extra Höhenmeter sammeln, es sind derer 400. Durch diesen Schlenker umgeht man die Galerien am kleinen Sankt Bernhard und hat noch ein paar herrliche Blicke als Plus zu Buche stehen. Allerdings auch ein paar mehr Körner verschossen.



Die eigentliche Route biegt in Pré- Saint Didier in Richtung Frankreich ab. Direkt nach dem Ort beginnen spektakuläre Serpentinien.



Sobald diese gemeistert sind, geht es im Talboden weiter Richtung La Thuile und direkt nach der Ortschaft geht es wieder kurvig und steiler Richtung Passhöhe zurück nach Frankreich. Der zweite 2000er ist abgehakt. Unsere Verpflegung erwartet uns auf der Passhöhe.



Der kleine San Bernardino, der bei der Tour eher selten überquert wird, bleibt aber gerade unserem Vogte in schlechter Erinnerung. Nach einer sehr starken Leistung im Anstieg, indem er seine Kapitäne bis zur Passhöhe unterstützen konnte, ließ er sich nach der Passhöhe ans Ende der Favoritengruppe fallen und Sekunden später auch gleich auf den Asphalt. Eine Bodenwelle sorgte dafür, dass Vogte die Kontrolle verlor und bei Tempo 80 mit dem Gesicht bremste. Die Tour 2009 war für ihn gelaufen und die Schlecks mussten sich alleine mit Contador und dessen Edelhelfer Armstrong abmühen.

Wir nehmen die Abfahrt Richtung Bourg-Saint Maurice in Angriff und sind seit der Passhöhe wieder in Frankreich. Nach einigen Kilometern verlassen wir die D1090 um dann auf der D84 mit weniger Autos talwärts zu rauschen. Ab Bourg-Saint Maurice bleiben wir auf der

linken Seite des Isère Tals und fahren über den Col du Tra in schier endlosen Serpentine abwärts nach Moutiers, unserem Etappenziel.

Hier, also ab Bourg –Saint Maurice, gibt es auch wieder die Möglichkeit die Tour leicht zu verändern, indem man einfach auf der N90 bleibt und so ohne große Probleme ruckzuck in Moûtiers ist.



PS. Während der Planung hat der ein oder andere auch mit Trauer darauf reagiert, dass die Bestie der modernen Tour, der Col de la Loze, nicht im Programm ist.

Hier nun eure Chance: Fahrt direkt über den kleinen San Bernardino auf der N90 nach Moutiers und dann noch schnell die Runde über Meribel, den Loze und Chourchevel zurück nach Moûtiers.

---

## Tag 4, von Moûtiers nach Briancon

155Km

4.700Hm

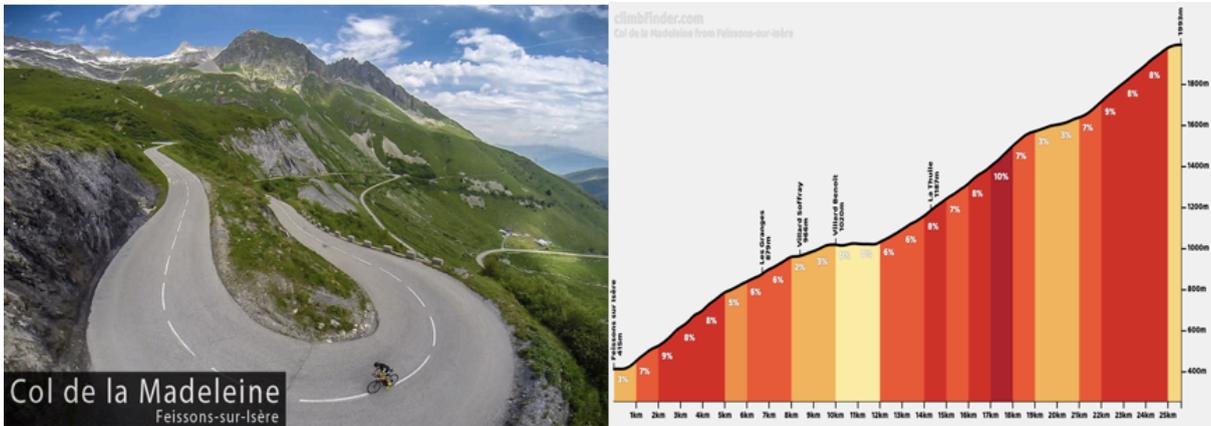
Heute steht die Königsetappe an, oder vielleicht auch die klassischste Tour Etappe. Es geht zweimal über 2000m hinaus und auf den Anstiegen haben sich unzählige Dramen abgespielt.

Nach dem Start in Moûtiers, geht es gerade einmal 9 km flach im Tal los. Dann beginnt der erste lange Anstieg. Der Col de la Madeleine: 24km lang und knapp 1600Hm sind zu bezwingen. Es startet wieder mit ein paar Serpentine. Dann führt die Straße, nur durch gelegentliche Kurven und Serpentineabschnitte unterbrochen, relativ unrythmisch der Passhöhe entgegen.

Der Madeleine ist erst 1969 ins Programm der Tour aufgenommen worden. Seitdem aber 26mal überfahren worden, also ein Klassiker der Moderne. Das erste Mal musste das Peleton, aus der gleichen Richtung wie wir kommend, auch noch über den Galibier nach Briancon. Kleiner Unterschied zu uns, war nur, sie starteten in Chamonix. Damals waren es

220Km und in 6.40 h gewann Van Springel 2 Min. vor einem gewissen Eddy Merckx, der damals seine erste Tour gewann und sämtliche anderen Wertungstrikota.

Die folgende Abfahrt lässt sich sehr gut fahren, da es sich um eine relativ breite übersichtliche Straße handelt. Viel zu schnell ist man wieder im Tal.



Nach 7 Km im Maurienne Tal kommt das nächste Highlight, die Lacets de Montvenir. Man muss sie nicht fahren, aber man sollte.



Eng schmiegt sich die Straße an den Berg und schraubt sich innerhalb von drei Kilometern um 250 HM in die Höhe auf ein Zwischenplateau an der linken Talseite. Da bleiben wir für einige Kilometer und dann geht es wieder bergab ins Tal zur Verpflegungsstelle in St. Jean de Maurienne.

Frisch gestärkt kommt jetzt der Tourberg schlechthin, der Galibier. Seit 1911 ist er im Tourprogramm und 53 Mal im Etappenplan zu finden. Nur einmal konnte der Berg nicht überfahren werden, denn selbst im Juli oder August kann es dort auf 2600 m schneien. 1998 erwischte es Ulle. Ein Hungerast und eiskalter Regen zogen ihm das Gelbe Trikot aus. Ein wie entfesselnd fahrender Pantani nahm ihm drei Minuten bis zum Gipfel und neun Minuten bis ins Ziel in Les Deux Alpes ab.



120 km liegen hinter uns. Wir stehen auf der Passhöhe in 2642 m Höhe. Ab jetzt geht es nur noch bergab in Richtung Briançon. Wer glaubt, dass dies das Dach der Tour war, den kann ich beruhigen. Nein, es geht noch höher.



## Tag 5, von Briancon nach Le Sauze

101 KM

2.800 HM

Ich höre euch schon: „*Wie kann das sein, Ruhetag?*“ Aber es ist so. Heute sind es **nur** 101 km und auch nur 2.800 HM. Ok, es geht zweimal über die magische 2.000er Grenze, aber was soll's?

Auf dem Papier ist es die harmloseste Etappe. Allerdings ist es auch eine, die schon seit langer Zeit immer wieder vom TdF-Tross befahren wird, in früheren Zeiten meistens aus dem Süden kommend. Wir müssen ja aber nicht alles nachmachen.

Deshalb fahren wir den Izoard direkt von der leichten Seite hinauf, wenn der letzte Kaffee vom Frühstücksbuffet noch nicht ganz den Magen erreicht hat.

Das heißt 1100 HM auf nicht einmal 20 KM.



Wenn wir die Passhöhe erreicht haben, geht es in Serpentina hinunter zur Casse Déserte, einer einzigartigen Steinwüste. Auf den 30 km bergab heißt es die Beine lockern, denn kaum in Guillestre angekommen, beginnt der Anstieg zum Col de Vars.

In Guillestre wird der Rocket Van mit einer kleinen Stärkung auf uns warten.

Unser letzter Pass für heute hat ein Zwischenplateau, wo man noch einmal durchschnaufen kann. Das ist wahrscheinlich auch nötig, da der erste Teil auf 8 km immerhin fast 600 HM überwindet.



Auf dem Plateau durchfahren wir die Ortschaft Vars. Danach steigt die Straße noch einmal gut 400 Hm an, ehe wir den Col überqueren.

Ab der Passhöhe geht es nun 22 km bergab ins Tal der Ubaye. Der Col de Vars war unser letzter Pass für heute, allerdings haben wir noch eine knackige Bergankunft zu meistern. Kurz vor Barcelonnette biegen wir auf die D209 in Richtung Le Sauze ab. Das Bergzeitfahren ist nur knappe 4 Km lang aber bietet aber eine **durchschnittliche Steigung von 9%**. Auf der Sonnenterasse kann dann der Sieger gekürt werden.



---

## Tag 6, von Le Sauze nach Saint-Martin- Vesubie

174 KM

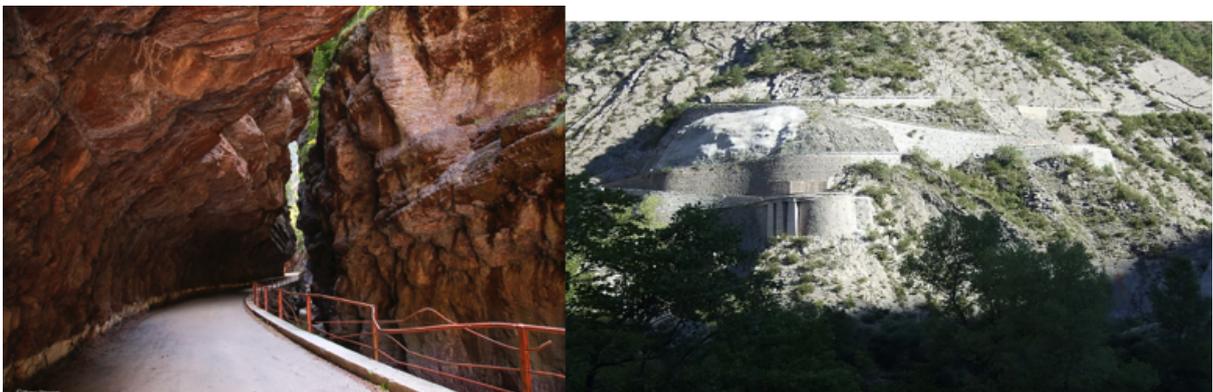
5.140 HM

An diesem Tag scheiden sich die Geister. Nach der Siegesfeier haben alle hoffentlich noch ausreichend Schlaf abbekommen, denn zuallererst müssen wir alle auf den geographischen Höhepunkt der Tour, den Cime de la Bonette, 2802 m. Auf 23 km bewältigen wir 1.600 HM bei einer durchschnittlichen Steigung von 6,8 %.



Sind wir erst einmal oben, haben wir einen grandiosen Blick auf den Mercantour Nationalpark und könnten uns in die vermutlich längste Abfahrt der Alpen stürzen, direkt bis Nizza. Das wäre allerdings einen Tag zu früh. In der offiziellen Tour ist für heute noch einmal ein richtiges Brett angesagt:

Wir verlassen die Abfahrt in Saint-Sauveur-sur-Tinée und biegen nach rechts in den Col de la Couillole ein, der im Jahr 2024 wohl auch mit über den Toursieg entscheiden wird. Ich verabscheue ein Rauf und wieder runter, also müssen wir eine Runde drehen und durch die Gorges du Cians und den Col de la Sinne



wieder zurück Richtung Hotel fahren. Eine wunderbare Strecke, durch eine in großen Teilen unbewohnte Landschaft auf kleinen Straßen, die nicht immer in gutem Zustand sind. Alles in allem sehr anspruchsvoll. Durch diesen Schlenker kommen wir auf über 5000 HM und wenig Optionen zum Flüssigkeitsfassen.

Eine Verpflegung ist in Saint-Sauveur-sur-Tinée geplant. Hier müssen wir entscheiden, ob ein Begleitfahrzeug den Schlenker mitfährt, um den Radlern noch einmal Wasser zu reichen, denn es ist durchaus möglich, hier Temperaturen um die 40 Grad zu erreichen.

Ich habe auch eine *Altherrenvariante* geplant, die ab der Verpflegung auf der Abfahrt bleibt und nach 60 km bergab auf die Route de Saint Martin abbiegt, wo der gleichnamige Pass beginnt. Das heißt noch einmal 14 km bergauf und 1.000 HM abreißen.



Durch diese Abkürzung hat die Tour ein bisschen über 100 km und nur 2.820 HM, was ja nach den vorherigen Tagen auch reichen könnte.

Nach einer kurzen Abfahrt kommen wir in Saint-Martin-Vesubie an und können hoffentlich unseren letzten Abend in den französischen Seealpen bei einem herrlichen Sonnenuntergang genießen.



# Tag 7, von Saint-Martin-Vesubie nach Nizza

102Km

2.220HM

So schnell geht es! Das letzte Mal aufstehen, um sich auf den harten Sattel zu setzen und die Beine kreiseln zu lassen.

Unser Finale bringt uns noch einmal zu einem echten Klassiker. Nicht unbedingt in Sachen Tour de France - aber wem die Nacht der langen Messer etwas sagt und die Fahrkünste eines Walther Röhrl nicht fremd sind, der wird sich freuen, dass wir zum Abschluss den Col de Turini bezwingen werden. Leider werden wir aus der falschen Richtung kommen und nicht die Serpentina bergab fahren, in denen Röhrl zum Mythos der Rallye Monte Carlo wurde, aber es muss ja noch etwas für folgende Touren bleiben.



Im Jahr 2024 wird die TDF den Turini befahren und zuvor den Col de Braus, den auch wir ankratzen werden. Diese Etappe endet dann auf dem Col de Couillole, den wir gestern befahren haben. und wird wohl so etwas wie vorentscheidend für den Toursieg sein. Bei uns geht es nicht um ganz soviel. Wir werden die letzten Kilometer in Richtung Mittelmeer genießen können und dabei vom Turini auf einer Art Kammstraße Richtung Col de Braus fahren,



um dann dort hinunterzufahren, wo die Tourhelden hochkommen. Eine Steigung führt uns anschließend noch hinauf in die Ortschaft Peille auf 711 m. Ab jetzt geht es bergab Richtung Nizza. Wenn wir auf dem Col de la Madone stehen, werden wir wohl den ersten Blick auf das Mittelmeer erhaschen. Nun geht es bis La Turbie oberhalb von Monaco entlang und dann biegen wir nach rechts auf den Col d'Eze ab. Allerdings führt uns die Straße nur noch bergab. In Nizza angekommen, ist unser Tourziel erreicht.

Jetzt liegen insgesamt 879 km und 24.170 HM hinter uns.

---