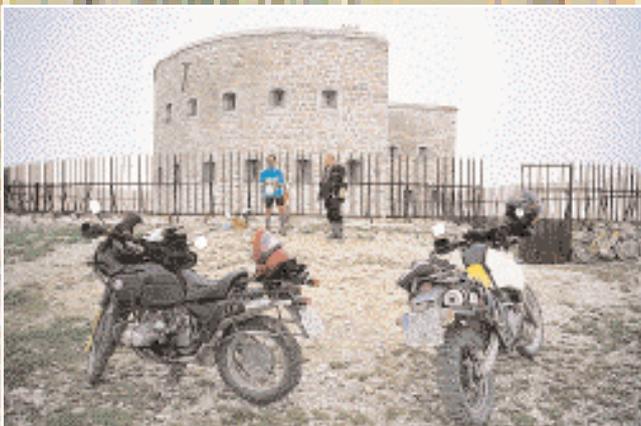


# Sammlerfreuden

Es gibt Sammelleidenschaften, die nur äußerst schwer zu befriedigen sind. Wieviel einfacher haben es da Motorradfahrer, deren Objekt der Begierde Pässe sind. Sie fahren einfach in die Westalpen

Text/Fotos: Achim Lerch

Noch zeigt sich der Passo di Tanarello von seiner harmlosen Seite (gr. Foto). Biker unter sich am »Tortenbunker« auf dem Col de Granon.







*Der Sommeiller ist jedes Jahr im Juli Ziel des internationalen Motorradtreffens »Stella Alpina« (gr. Foto). Scheitelpunkt des Klausenpasses.*

Wie hoch geht es wohl dieses Jahr hinauf?







Enduristische  
Leckerbissen  
auf über 75  
Kilometern



*Der Passo della Perla ist nur  
einer der Höhepunkte der Ligu-  
rischen Grenzkammstraße (gr.  
Foto). Stärkung in St. Gervais.*

Eindrücke,  
die wieder für  
ein Weilchen  
Alltag reichen



*Im Rhonetal reihen sich  
zahlreiche Burgen – hier in  
Sion – aneinander (gr. Foto).  
Lockvogel am Grimselpaß.*



Schon der Anblick der Haube aus Milchschaum, gekrönt von etwas Kakaopulver, ist ein Genuß. Dazu der Duft und schließlich der erste Schluck: So schmeckt Cappuccino eben nur in Italien. Deshalb gilt auch diesmal, wie immer, wenn ich nach Bella Italia komme, der erste Halt einer Tasse dieser anregenden Köstlichkeit. Heute ist es eine kleine Bar direkt hinter der Grenze, am Ufer des Lago Maggiore.

So könnte man es noch eine Weile aushalten, und der »Lago« ist ganz sicher eine eigene Reise wert, doch wir wollen heute noch ein gutes Stück weiter, also rafften wir uns auf, passieren das mondäne Stresa mit seinen prunkvollen Hotelbauten, verabschieden uns schließlich hinter Arona vom schönen Alpensee, um anschließend die Poebene, Italiens »Garten«, zu durchqueren. Nachdem es am Ufer des Lago Maggiore in endloser Kolonne nur langsam voranging, können wir auf den Landstraßen der Ebene wieder etwas zügiger unterwegs sein. Mit Asti durchfahren wir die Wiege gleich zweier alkoholischer Exportschlager Italiens: Der Ort ist nicht nur Namensgeber für den bekannten italienischen Schaumwein, sondern auch Heimat des bei Freunden des Martini wohlbekannten Cinzano. Wir können in beiden Fällen der Versuchung widerstehen und setzen unseren Weg fort, bis wir bei Cúneo wieder den nach Süden wei-

## Die Piste ist offensichtlich dem Verfall preisgegeben

senden Kamm der Westalpen erreichen, die Alpi Maritimi. Von hier ist es nur noch ein Katzensprung bis Limone Piemonte, wo wir für das Abendbrot einkaufen. Durch den Tendetunnel erreichen wir Frankreich und biegen ab zum Colle di Tenda. Diese Auffahrt von Süden mit ihren 48 Kehren ist zweifellos schöner als die Nordrampe.

Unser Zelt für die Nacht schlagen wir am Fort Central auf, das über dem Paß thront – verfallen und im vereinigten Europa zum Glück jeglicher militärischer Funktion beraubt. Nachdem die Sonne stimmungsvoll über den gegenüberliegenden Gipfeln untergegangen ist, wird

es schnell recht kalt auf knapp 2000 Meter Höhe, und minütlich erscheinen mehr Sterne, bis schließlich ein überwältigender Lichther Himmel über uns erstrahlt.

Am nächsten Morgen können wir uns angesichts der Kälte kaum entschließen, den warmen Schlafsack zu verlassen, doch schließlich wartet ein enduristischer Leckerbissen auf uns: die Ligurische Grenzkammstraße. Über 75 Kilometer zieht sich das unter Mussolini gebaute ehemalige Militärsträßchen entlang der französisch-italienischen Grenze. Nach einem wärmenden Kaffee und dem Packen der Motorräder führt unser Weg vom Fort Central zunächst auf den

schen Grenzkammstraße in Angriff nehmen, den Passo di Tanarello.

Die Auffahrt von hier aus ist völlig unproblematisch, jedoch hat es die Westseite in sich. Wohl aus diesem Grund ist diese Seite im Prinzip auch gesperrt: Jedenfalls versperrt eine Leitplanke zumindest für Autos die Zufahrt. Da aber einerseits kein Verbotsschild zu sehen ist, andererseits deutlich Spuren um die Absperrung herumführen, fahren wir nach kurzer Beratschlagung weiter. Die Strecke wird dabei steiler und zunehmend schlechter. Die Piste ist offensichtlich dem Verfall preisgegeben und entsprechend schwierig zu befahren: fuß-



Colle della Perla und weiter auf den 2225 Meter hohen Colle Malaberghe. Der Schotter wird mit jeder Kehre grober und verlangt mit den beladenen Maschinen vor allem bei der anschließenden Abfahrt stets konzentrierte Fahrweise, ohne jedoch wirklich problematisch zu werden. Es folgen der Col des Seigneurs und der Col delle Vecchie, bevor nach einem langen Waldstück die Abzweigung nach Mónesi erreicht ist. Wir halten uns aber weiter bergan und machen zunächst einen Abstecher auf den Monte Saccarello mit dem schon von weitem sichtbaren monumentalen Erlöserdenkmal. Von hier oben hat man eine herrliche Aussicht, die wir ausgiebig genießen, bevor wir das schwierigste Stück der liguri-

ballgroße Geröllbrocken, hohe Felsstufen, tiefe Rinnen. Das Ganze entlang teilweise schwindelerregender Abgründe. Fährt man zu nah am Rand, besteht die Gefahr, daß ein verspringendes Vorderrad ins Nichts fällt; hält man sich an der Wand, hat man ständig Angst, mit dem Koffer an einem vorspringenden Felsen hängen zu bleiben, was ebenfalls zum Sturz führen kann. Jedenfalls sind wir klatschnaß geschwitzigt, als wir die aus Beton Pfeilern bestehende untere Absperrung der Piste erreichen.

Die restliche Strecke der Grenzkammstraße ist regelrecht erholsam, führt auf breiter Piste in gutem Zustand über Passo di Collardente, Colla di Sanson, Col Bertrand und mit herrlichem Blick auf

den Lago di Tenarda zum Colla Melosa, wo schließlich der Schotter endet. Auf einem kleinen Asphaltsträßchen geht es dann hinunter zum Colla di Langan, hier trifft man auf die Straße nach Pigna. Nach einer Cappuccino-Pause in Isolabona fahren wir weiter Richtung Süden, bis wir in Ventimiglia das Mittelmeer erreichen. An der Küste geht es über Mentone und Monte Carlo nach Nizza und von dort durch die Berge zurück nach Mentone, wo wir uns für die Nacht auf dem Campingplatz einmieten.

Natürlich hat die Côte d'Azur ihr eigenes Flair, aber uns zieht es schon am nächsten Morgen wieder in die Berge,



nicht zuletzt, weil 34 Grad Celsius in voller Motorradschutzkleidung doch recht warm sind. Also schlagen wir die Route des Grand Alpes ein, ein weiteres Highlight dieser Tour. Über den Col di Castillon geht es nach Sospel und weiter auf den Col de Turini, berühmt geworden durch die »Nacht der langen Messer« der berühmten Rallye Monte Carlo. So gut der französische Café au lait auf der Paßhöhe auch schmeckt – an einen original italienischen Cappuccino reicht er nicht heran, da bin ich mir sicher.

Aber schließlich sind die Kaffeepausen nicht der eigentliche Grund unserer Reise, und in Sachen alpiner Straßenbaukunst haben auch die Franzosen einiges zu bieten. Die Abfahrt vom Col de Turini gehört ebenso dazu wie der Col de la Bonette, mit 2802 Metern der höchste (asphaltierte) Alpenpaß. Zwar führt die Route des Grand Alpes eigentlich parallel über den (fahrerisch mindestens ebenso interessanten) Col de la Cayolle, doch wollten wir uns diesen Superlativ gönnen und die Aussicht genießen.

Über den Col de Vars und den Col d'Izoard gelangen wir schließlich nach Briançon, das wohl nicht ganz zu Unrecht mit 300 Sonnentagen im Jahr wirbt. Über den Col de Montgenèvre – nicht hoch, aber mit traumhaften Kurven – erreichen wir das italienische Susatal bei Oulx, von hier sind es nur noch ein paar Kilometer bis nach Bardonecchia, unserem Ziel für heute: Wie in jedem Jahr seit

*Blick auf die Pisten des Monte Saccarello (l.). Im malerischen Bergdörfchen Eze an der Côte d'Azur haben sich Ateliers und Galerien eingemietet.*



## Seit 1967 findet hier »Europas höchstes Motorradtreffen« statt

1967 findet dort an diesem zweiten Juli-Wochenende die »Stella Alpina« statt, auch als »Europas höchstes Motorradtreffen« bekannt.

Die Geschichte der »Stella« begann 1964 in den französischen Alpen, als der Turiner Enduro- und Trialfahrer Mario Artusio auf seiner BMW R 69 S wieder einmal auf seinen Hausstrecken unterwegs war und dabei den Briten Harry W. Louis mit seiner BSA A 65 traf, Chefredakteur der 1906 gegründeten berühmten Motorradzeitschrift »The Motor Cycle«. Mario zeigte dem Engländer einige der schönsten Schottersträßchen in den italienisch-französischen Alpen, und zwischen den beiden entstand eine Freundschaft. Als Harry ein Jahr später für eine Woche ins Piemont zurückkehrte, um abermals gemeinsam mit dem neuen Freund die Alpenwelt per Motorrad zu erkunden, reifte in den beiden der Gedanke an ein internationales Motorradtreffen. Noch ein Jahr später, am 24. Juli 1966, fand dann die erste »Stella Alpina« statt.

Organisiert war dieses erste Treffen als Fahrt von Bormio auf das 2757 Meter hohe Stilsfer Joch, und 200 Motorradfahrer aus neun Ländern nahmen teil – unter anderem aus Australien und Neuseeland! Von diesem Erfolg ermutigt, wurde das Treffen ein Jahr später wiederholt, doch wollte man diesmal noch höher hinauf. Deshalb führte die zweite Stella Alpina von Bardonecchia auf den 3009 Meter hohen Colle Sommeiller, wo sie von nun an jährlich stattfand und sich von Jahr zu Jahr zunehmender Beliebtheit erfreute. Schließlich erreichte die Teilnehmerzahl bei der achten »Stella« am 8. Juli 1973 erstmals die magische Zahl 1000 – und etwa so viele Motorrad-Enthusiasten sind es noch, die sich Jahr für Jahr auf den Weg nach Bardonecchia machen.

Auch dieses Jahr herrscht auf der Piazza Europa wieder reges Gedränge, ist kaum ein Parkplatz für unsere Motorräder geschweige denn ein Sitzplatz im Bahnhofscafé zu ergattern. Wir füllen unsere Vorräte in dem kleinen Laden,



*Auffahrt zum Col de l'Iseran, dem zweithöchsten befahrbaren Alpenübergang.*

der wahrscheinlich am Stella-Wochenende den höchsten Umsatz des Jahres macht. Anschließend brechen wir auf Richtung Colle Sommeiller. Zunächst führt ein kleines Asphaltband in das Dörfchen Rochemolles, um kurze Zeit später in eine Schotterpiste überzugehen, die in einigen Kehren hinaufführt zum Stausee von Rochemolles, der Bardonecchia und Teile des Susatales mit Strom versorgt. Nachdem ein Bach überquert ist, steigt der Weg nochmals an, bis sich linkerhand eine Hochalm mit dem Rifugio Scarfiotti auftut. Hier oben, wo die meisten Stella-Besucher zelten, schlagen auch wir unser Nachtlager auf – leider bei beginnendem Regen. Dieser wird immer stärker, so daß wir schließlich das zum Grillen bestimmte Fleisch in der Pfanne auf dem Benzinkocher im Vorzelt zubereiten müssen. Während wir noch einen Schlummertrunk nehmen und dem prasselnden Regen auf dem Zeltdach lauschen, richten sich unsere Hoffnungen auf den nächsten Tag – schließlich kann sich in den Alpen das Wetter sehr schnell ändern.

Doch unsere Hoffnungen sollten enttäuscht werden: Auch am Morgen regnet es aus einem düsteren Himmel, der kaum Aussicht auf Besserung verspricht. Nichtsdestotrotz setzt jetzt am Sonntagmorgen, dem Höhepunkt der Stella Alpina, ein reger Verkehr in Richtung Gipfel des Sommeiller ein – wie weit kommt man dieses Jahr? Das ist die alles beherrschende Frage. Uns ist dieser Verkehr zuviel, dabei kann man die schöne Piste nicht so recht genießen. Wir heben sie uns deshalb für später auf und fahren statt dessen talwärts, wobei man allerdings höllisch auf den Gegenverkehr achten muß, der einem nicht selten im gewagten Drift entgegenkommt.

Von Bardonecchia fahren wir über Oulx Richtung Susa, um direkt hinter Salbertrand Richtung Monte Jafferau abzubiegen. Mit gemischten Gefühlen nehmen wir die bei Enduristen wohlbekannte und beliebte Schotterstrecke unter die Räder. Genau diese Beliebtheit ist es, die mittlerweile zum Problem wird. Ähnlich wie am Gardasee, wo ein ganzes Enduro-Paradies inzwischen gesperrt ist, mehren sich auch hier im Piemont die Konflikte, die am Jafferau im Sommer 1997 eskalierten, als fünf deutsche Enduro-Fahrer von italienischen Förstern mit Waffengewalt festgenommen und schließlich ihre Motorräder von der Polizei beschlagnahmt wurden. Der ansässige Motorradclub mahnt mit einem mehrsprachigen Schild alle Enduristen zu gemäßigter Fahrweise, da eine Sperrung des Jafferau droht. Die Tatsache, daß auch am Tremalzo lange Zeit solche Mahnungen zu sehen waren, die Sperrung aber doch nicht abgewendet werden konnte, stimmt eher pessimistisch.

Wir sind an diesem verregneten Tag, an dem die Strecke im dichten Wolkendunst verschwindet, allerdings fast allein, treffen nur drei italienische Motorradfahrer. Die Fahrt selbst ist wie immer ein Genuß, auch wenn wir diesmal auf die herrliche Aussicht verzichten müssen. Besonderen Spaß macht natürlich wieder der 900 Meter lange Tunnel, obwohl er durch die teilweise Betonierung des Bodens mittlerweile entschärft wurde. Mit jeder Kehre, die sich die Piste weiter in die Höhe windet, steigt unsere Hoffnung, die Wolkendecke vielleicht doch zu durchbrechen und wenigstens oben am Fort Sonnenschein zu genießen, doch wir werden enttäuscht.

Wir tasten uns also wieder hinab, um über Bardonecchia und den Col de

l'Échelle ins Vallée de la Clarée zu gelangen. Dem Tal folgen wir bei besser werdendem Wetter in südlicher Richtung, bis am Ortseingang von Val-des-Prés rechts der Weg zum Col de Granon abzweigt. Noch vor der Paßhöhe lockt der Abstecher zum »Tortenbunker« – ein zumindest nach unserer Karte namenloses Fort, das die Form einer Torte hat, aus der ein Stück herausgeschnitten wurde. Vielleicht handelt es sich auch nur um einen Beobachtungsposten des Fort de l'Olive, das nur ein kurzes Stück unterhalb, von hier oben aber nicht sichtbar, am Felsen klebt?

Über den Granon erreichen wir Briançon, um abermals über den Col de l'Échelle nach Bardonecchia zurückzukehren. Mittlerweile ist es spät am Nachmittag, die richtige Zeit, um den Gipfelsturm auf den Sommeiller zu beginnen. Und tatsächlich haben wir die Strecke jetzt für uns allein, die durch den Regen aufgeweicht und von unzähligen Motorradreifen zerfurcht ist und durchaus noch einmal eine Herausforderung darstellt. Man gelangt dieses Jahr auch tatsächlich bis ganz oben, auf über 3000 Meter – nur die letzten zweihundert Meter bis

## Ein Schneefeld blockiert die letzten zweihundert Meter

zur alten Skistation sind durch ein Schneefeld blockiert. Daß einige ganz Ehrgeizige auch dieses Hindernis noch überwunden haben, zeigen unzählige Reifenspuren im Schnee. Zurück am Rifugio Scarfiotti, können wir an diesem Abend übrigens doch noch grillen, das Wetter hält. Das gilt auch für den folgenden Tag, an dem wir wieder strahlend blauen Himmel und Sonnenschein genießen können. Nur unterhalb des Col du Mont Cenis, den wir über Oulx und Susa ansteuern, hängen wie immer die Wolken, doch der Lac de Mont Cenis liegt tiefblau in der Sonne, verbirgt in

**Allgemeines:** Das Piemont, vom lateinischen »pede montium«, also »am Fuße der Berge«, wird in einem großen Halbbrund von den französischen Alpen im Westen, den Schweizer Alpen im Norden und dem ligurischen Appenin und den Alpi maritimi im Süden umgeben, gliedert sich dabei in drei Landschaftstypen: die Poebene, das Hügelland und das Hochgebirge. Letzteres ist für Motorrad- und vor allem Endurofahrer natürlich der interessanteste Teil, hier finden sich so bekannte Schotterstrecken wie Mont Chaberton, Monte Jafferau, Colle Sommeiller, Assietta-Kammstraße usw. Die über 4000 Meter hohe Alpenkette steigt im Piemont fast Übergangslos aus der Poebene hervor, wodurch es nur sehr wenige gangbare Paßstraßen gibt. Dies trug zur Abgeschiedenheit der Bergregion bei, die Gegend der Piemonteser Alpen gilt seit jeher als rauh, karg und ärmlich. Über den Tendepaß (bzw. Tunnel) ist das Piemont mit dem südlich angrenzenden Ligurien verbunden, das sich bis zur Mittelmeerküste erstreckt. Das Schotter-Highlight in dieser Region ist zweifellos die Ligurische Grenzkammstraße, die nur in den Sommermonaten befahrbar ist und eine Fülle verschiedenster landschaftlicher Hochgenüsse verspricht.

**Anreise:** Ligurien und Piemont sind von Deutschland aus zur Not an einem Tag per Autobahn über Turin zu erreichen. Wer mehr Zeit hat, wählt natürlich lieber eine Strecke über Schweizer Pässe.

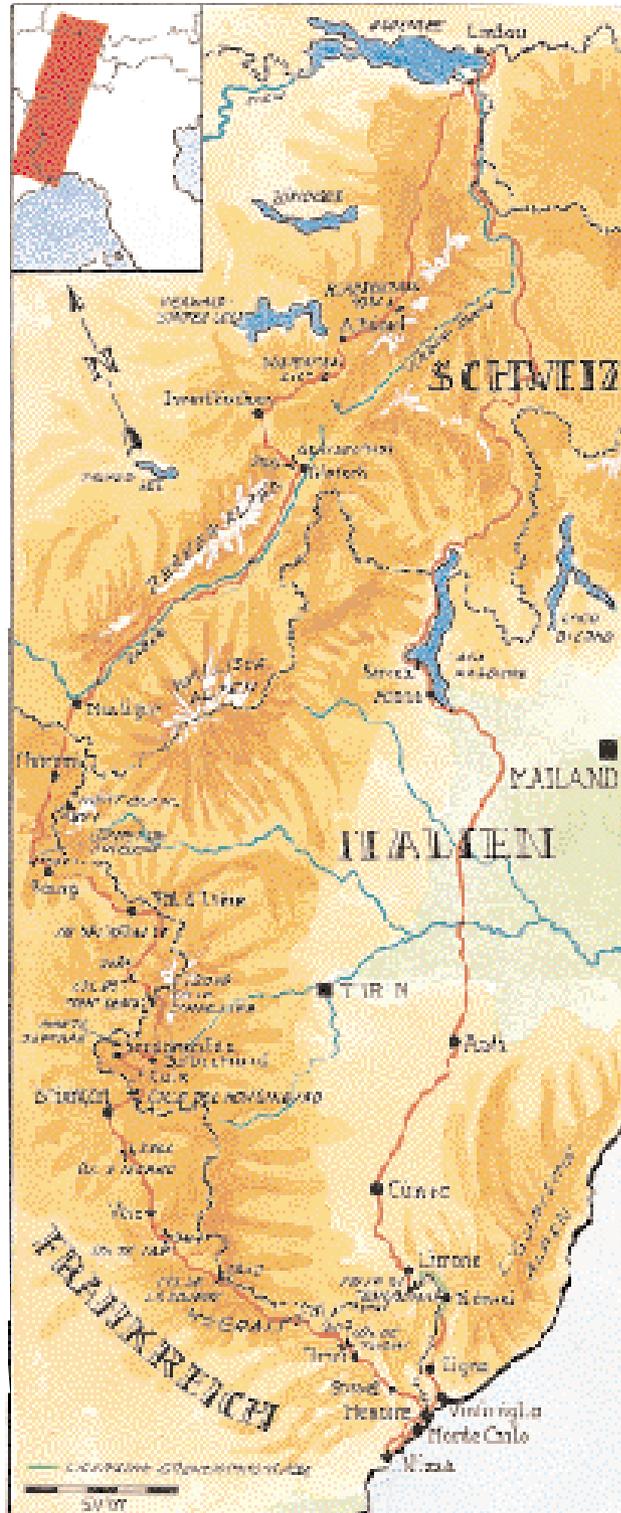
**Unterkunft:** In den größeren Orten wie Susa, Sestriere, Oulx oder Bardonecchia gibt es sowohl Hotels und Pensionen als auch Campingplätze, auf französischer Seite bietet sich Briançon mit mehr als 300 Sonnentagen im Jahr als »Basislager« an. An der Côte d'Azur bzw. der ligurischen Küste kann es im Sommer zu Engpässen kommen.

**Motorrad:** Manche der Schotterstrecken in den Westalpen sind durchaus mit einer robusten Straßenmaschine befahrbar (z. B. die Assietta-Kammstraße oder auch Teile der Ligurischen Grenzkammstraße), mit einer Enduro bieten sich aber wesentlich mehr Möglichkeiten, und man wird die Strecken eher genießen können. Die Maschinen sollten jedoch nicht allzu ausladend bepackt werden, daß heißt, die Baubreite des Fahrzeuges mit Koffern sollte nach Möglichkeit unter einem Meter liegen. In jedem Fall ist eine rücksichtsvolle Fahrweise angezeigt, da die Straßen teilweise mühsam instandgehalten werden und keine offiziellen Motocross-Strecken sind. Wege

sollten unter keinen Umständen verlassen werden, auch wenn manche Abkürzung als »sportliche Herausforderung« lockt. An Wanderern und Fahrradfahrern unbedingt langsam vorbeifahren. Und ein kurzer freundlicher Gruß wirkt manchmal Wunder! Das Wetter in den alpinen Hochregionen ist oft unberechenbar und kann innerhalb kürzester Zeit wechseln. Insbesondere

nach starken Regenfällen ist auf den Naturstraßen größte Vorsicht geboten.

**Karten und Literatur:** Das Standardwerk ist natürlich der »Denzel Alpenstraßenführer«, Verlag Harald Denzel, Innsbruck. Als Karten eignen sich die Blätter von Michelin im Maßstab 1 : 200.000 (Blatt 77 für die Strecken im Piemont, Blatt 84 für Ligurien).



seinen Tiefen ein bereits im 9. Jahrhundert gegründetes Hospiz.

Über Lanslevillard geht es gleich weiter zum nächsten Paß, dem 2764 Meter hohen Col de l'Iseran. Auch hier bestes Wetter, was keineswegs selbstverständlich ist: Im Juli habe ich hier oben schon dichtes Schneetreiben erlebt. Bei der Abfahrt nach Val d'Isère, das mich mit seinen Betonbettenburgen auch diesmal erschreckt, registriere ich mit einer Mischung aus Bewunderung und Unverständnis, wie sich eine ganze Armada von Fahrradfahrern den Paß hinaufquält.

*Der Colle Malaberghe gehört mit zur Ligurischen Grenzkammstraße zwischen Italien und Frankreich, die von Mussolini als Militärstraße gebaut wurde.*



Jetzt, während ganz Frankreich im Tour-de-France-Fieber ist, scheinen es noch mehr zu sein als sonst, die sich dieser Schinderei unterziehen. Auf einem Fahrrad käme ich da wohl nie hinauf, um so mehr weiß ich das treue Motorrad unter mir zu schätzen.

Bei einem Café au lait beratschlagen wir die weitere Strecke: Unser Tagesziel Martigny läßt sich auf verschiedenen Wegen erreichen, wir entscheiden uns gegen die Variante über den Kleinen und Großen St. Bernhard (und damit gegen den fast unvermeidlichen Stau im Aostal), wählen statt dessen den Weg über

**Die Kennzeichen  
sind noch  
vom Schlamm  
verkrustet**

Chamonix. Zunächst geht es von Bourg-St.-Maurice zum Cormet de Roselend – auf einer herrlichen kleinen Straße durch großartige Landschaft. Nach der Paßhöhe fällt der Blick auf den Lac de Roselend, der türkisgrün in der Sonne glitzert. Es folgt die kaum befahrene Auffahrt zum Col de Joly, dessen Nordseite dann noch ein letztes Mal Schotterspaß auf dieser Tour bringt. Mit erheblichem Gefälle geht es hinunter nach les Contamines. Da der Weg auch von Wanderern frequentiert wird, sollte man jedoch tunlichst rücksichtsvoll fahren.

hoben: Wir folgen dem Rhonetal bis Gletsch, wo wir mit Blick auf Furkapaß und Rhonegletscher nach links zum Grimselpaß abbiegen. Auf dem Totensee, dem kleinen See auf der Paßhöhe, schwimmen die Eisschollen, ein Anblick wie aus der Kulisse zu »Titanic«. Vorbei an den mit ihrer giftgrünen Farbe eher unwirklich anmutenden Stauseen an der Nordrampe geht es hinunter nach Innertkirchen und gleich wieder rechts ab auf den Sustenpaß. Je höher man kommt, desto beeindruckender werden die Ausichten, bis kurz vor der Paßhöhe rechts

Über St. Gervais geht es am Mont Blanc vorbei nach Chamonix, die gesperrte Abzweigung zum Mont-Blanc-Tunnel erinnert an die Katastrophe, die sich hier vor nicht langer Zeit ereignet hat. Als wenig später auch der Col des Montets hinter uns liegt und wir an der Grenze zur Schweiz von einem Zöllner angehalten werden, fällt mir plötzlich siedendheiß ein, daß die Kennzeichen noch vom Schlamm des Sommeiller verkrustet sind und ein D-Schild an meinem Motorrad auch nicht zu finden ist. Doch zum Glück werden wir mit einem freundlichen »Gute Fahrt« weitergewunken und können mit dem Col de la Forclaz den letzten Paß des Tages angehen. Martigny liegt uns im Schein der Abendsonne zu Füßen, und nach einer fälligen Dusche auf dem Campingplatz genießen wir unseren letzten Abend bei einem ausgezeichneten Käsefondue.

Für die letzte Etappe haben wir uns dann noch ein paar Leckerbissen aufge-

der Steingletscher unterhalb des Sustenhorns glitzert. Wieder unten im Tal der Reuss, geht es nach Altdorf und von hier zum letzten Highlight dieser Alpentour, dem Klausenpaß. Von der Beliebtheit dieser Paßstraße bei Motorradfahrern zeugen große Plakate mit dem Foto eines völlig zerstörten Motorrades, die davor warnen, nicht zu schnell zu fahren.

Bei Rheineck erreichen wir schließlich wieder den Bodensee, können Lindau mit seiner berühmten Hafeneinfahrt am gegenüberliegenden Ufer erkennen. Dort beginnt die Autobahnetappe nach Hause, auf der uns dann ein heftiges Gewitter voll erwischt. Wir suchen Zuflucht in einer Raststätte, holen uns am Automaten einen Kaffee zum Aufwärmen. Ich nehme einen Schluck, schließe die Augen und denke wehmütig an eine kleine Bar am Ufer des Lago Maggiore, an eine Tasse italienischen Cappuccino mit einer Haube aus Milchschaum, gekrönt von etwas Kakaopulver...