

Alpenradeln 30.-31.07.2011



Hoch hinauf soll es gehen! Ein Alpengross, ein großer, unerreichbarer Traum? Beinamputiert mit Prothese, kann man da in die Alpen? Liest man die Beschreibungen und Tourberichte der Reiseveranstalter und derer, die es geschafft haben, grübelt man, ob ein Einbeiner, immerhin mit C-Leg, aber dennoch fehlender Muskelmasse, dort hin soll? Tragepassagen mit Rad auf dem Rücken, Verblockungen und „Leitern“ sind zu überwinden, von „Singletrails“ ist die Rede. Aber auch Naturerlebnis pur: Abenteuer, wildromantische Landschaften, atemberaubende Berge.

Das Ziel ist gesteckt. Wird es ein ewiger Traum bleiben? Vor drei Jahren wurde mein Bein im Oberschenkel amputiert. Eine Notoperation um ein Ausbreiten der Infektion und Schlimmeres zu verhindern. Das Bein ist weg. Ich lebe. Vielleicht intensiver denn je.

Zurückschauen ja, ewig darüber jammern und daran hängen, nein. Das Leben bleibt, der Mensch bleibt Mensch und wächst an den Herausforderungen. Die Erfahrung zeigt, wie vergänglich das Leben ist und wie schnell es vorbei sein kann. Dank meines jungen und sehr engagierten Orthopädietechnikers Thilo Kuhmann aus Heidelberg bin ich heute in der Lage, praktisch alle Dinge machen zu können, die ich vor der Amputation gemacht habe und die mir wichtig sind. Die fehlenden Muskeln kann die Prothese nicht ersetzen. Dennoch bringt sie ein großes Maß an Normalität ins Leben. Ich kann meiner Arbeit fast uneingeschränkt nachgehen, mein Geld verdienen und die Familie versorgen. Urlaub, Entspannung und Abenteuer gehören auch zu meinem Leben. Welche Lebensqualität!

Abenteuerliches Ziel soll eine Alpenquerung sein, das Erlebnis, den eigenen Schweinehund zu überwinden, neue Erfahrungen machen. Es soll kein Traum bleiben, sondern Realität werden. Mit einem normalen Mountainbike ist es wohl für mich nicht zu schaffen. Für große lange Steigungen fehlt einfach Muskelmasse und Anfahren in ansteigendem Gelände ist praktisch unmöglich. Mit dem Prothesenbein kann ich nicht genug Kraft aufbringen und bis ich mit dem Fuß auf dem Pedal und eingeklickt bin, rolle ich rückwärts. Die Abhilfe: ein E-Bike!

2010 - ich schaue mich um, was der Markt bietet. Die Preise für etwas „Gescheites“ sind hoch und das, was ich mir vorgestellt habe, ist erst seit 2011 am Markt. Mein Radpartner, mit dem ich in der Zwischenzeit viele schöne Touren und Abenteuer durchlebt habe, bestärkt mich in der Lösung: Boosty ([www.boosty.ch](http://www.boosty.ch)), das Ergebnis eines Schweizer Tüftlers, der sein Downhill-Bike nicht immer hochschieben wollte, entwickelt eine Lösung, die man praktisch an jedes Rad nachrüsten kann.



Der limitierende Faktor ist damit nicht mehr die Muskelkraft sondern die Steigung, ab der das Vorderrad abhebt. Ein E-Motor am Unterrohr treibt ein zusätzliches Kettenblatt an. Über einen Gasgriff lässt sich die Leistung dosieren und ich kann in stärksten Steigungen mühelos anfahren. Für öffentliche Straßen ist das System auf „Pedelec-Betrieb“ umschaltbar. So kann man problemlos mit zweibeinigen Radlern auf Touren mithalten und in Steigungen die fehlende Kraft dosiert zugeben. Wechselt man irgendwann das Rad, lässt sich der Antrieb an ein neues Rad anbauen und so weiterverwenden. Die Energie kommt aus einem 4,8 kg schweren Akku entschieden, der besonders robust sein soll. Die Entwicklungsgeschwindigkeit ist enorm und es gibt heute „Flaschenakkus“ mit 1,5 kg, die die halbe, aber immer noch meist ausreichende Kapazität meines Akkus haben.



Die Reise und unser Abenteuer beginnen in Oberstdorf im Oberallgäu am Fuß der Alpen. Die südliche Lage und die 813 müNN machen Oberstdorf so attraktiv für die Alpencrosser, die radelnderweise und möglichst abseits öffentlicher Straßen den Gardasee erreichen wollen. Vom Ort sehen wir nicht viel, wir wollen radeln. Um 9:40, eigentlich viel zu spät am Tag, starten wir zu unserer Tour mit dem Tagesziel St. Anton am Arlberg. 1200 Höhenmeter und 52 Kilometer bergauf. Mein Radpartner verdreht die Augen bei den Daten und denkt sich: lass ihn mal spinnen, es gibt ja Busse und Taxis und ein Begleitauto, das uns zwischendurch aufsammeln kann.

Wir verlassen Oberstdorf in südlicher Richtung ins Stillachtal. Ein gut ausgebauter Fahrweg führt abseits der Autostraße über feinen Schotter entlang der Stillach. Die Talstation der Fellhornbahn ist das Ende des öffentlichen Verkehrs. Nur ein Wanderbus fährt noch bis zur Birgsau. Ab hier ist der Weg geteert und steigt mehr oder weniger kontinuierlich mit „knackigen“ Steigungen an. Hier setze ich den Motor zum ersten Mal ein, denn wir haben noch viel heute vor. Die „Schwarze“ oder „Rappenhütte“ ist die letzte Einkehrmöglichkeit vor dem Aufstieg. Ab hier ist der Weg mit feinem Splitt belegt und steigt immer stärker bis zur Unteren Bieberalm, die nicht bewirtschaftet ist. Zum Ende hin wird der Weg so steil, dass die meisten schieben müssen. Ich versuche trotzdem im Sattel zu bleiben. Das Vorderrad steigt auf, ich verliere die Kontrolle und falle um. Ein anderer Radler, der mir ungläubig zuschaut, rennt zur Hilfe, als ich mich nicht mehr bewege. Es ist nichts passiert, ich liege „gemütlich“ und nutze die Gelegenheit zum Verschnaufen. Beim Versuch nicht umzufallen habe ich mir Luft in den Prothesenschaft gezogen und muß das Bein neu anziehen. Die steilsten Stücke bis zur Bieberalm heißt es nun schieben. Hier endet auch der „fahrbare“ Weg. Die angrenzende Wiese haben die lange Regenperiode und die vielen anderen Biker in eine Schlammrippe verwandelt. Ans Radeln ist nicht mehr zu denken. Nach ein paar hundert Meter kommt sowieso der Aufstieg: der Fuß des Schrofenpasses ist erreicht. Ursprünglich für Tragetiere 1795 angelegt, ist der Weg etwa einen Meter breit und jetzt ziemlich verwittert. 1945 sprengt ein SS-Kommando den Weg. Was diese Heldentat bewirken sollte bleibt rätselhaft. Durch moderne Transportmethoden gibt es kein kommerzielles Interesse mehr an diesem Alpenübergang. Um ihn für Wanderer nutzbar zu halten, sind Alu-Stege eingebaut.



An den schlimmsten Stellen geben Fixseile Halt. Der Aufstieg geht besser als gedacht. Dank nur 1687 m Meereshöhe gilt der Alpenübergang als recht einfach, das Gelände ist jedoch hochalpin. Trittsicherheit, gute Schuhe und Schwindelfreiheit sind unbedingt erforderlich. An der Unteren Bieberalm beginnt es zu regnen, trotzdem ist der Weg recht griffig. Nur die Kanten der Wurzeltreppen sind sehr glatt. Das E-Bike fährt weitgehend mit eigener Kraft. Über die glatten Stufen kommt es aber nicht alleine und ich muss oft umsetzen. Wir sind langsam und werden von einigen Wanderern und Bikern überholt, die das Wetter nicht schreckt. Sie schauen recht ungläubig drein, als sie mein Bein und Bike entdecken. Auf halbem Weg kommt eine mit Rundholz angelegte Treppe. Rechts und links davon geht es über ein Geröllfeld in die Tiefe. Die Rundhölzer sind glatt, der Weg für mich mit Rad zu steil: Stillstand! Gemeinsam mit meinem Freund geht es Stück für Stück weiter. Er vergisst sein mulmiges Gefühl und kommt rücklings dem Abgrund bedenklich nahe. Das ist die erste prickelnde Stelle, weitere folgen. An der Felswand entlang führt der seinerzeit aus dem Fels gehauene Weg, er hängt nach links und so ist es für mich kein Problem ihn zu gehen. Die Schuhe, die ich mir extra für diese Reise noch kurz zuvor gekauft habe erweisen sich als Glücksgriff: Berg-Radschuhe mit Klickpedalaufnahme, auf der Prothesenseite mit Magnetpedal. Sie geben in dem felsigen Gelände guten Halt. Kurz vor dem Pass fehlen Stücke vom Weg. Im Glauben den Krieg zu gewinnen, wurden sie wohl weggesprengt und sind heute Beweis sinnlosen Wahns. Die Abgründe überspannen Alustege. Sie sind ob ihrer Lage spektakulär und unter Alpinisten berühmt, aber im Gegensatz zum Rest des Weges einfach zu begehen. Ein Abenteuer ist es aber schon und mein Dank gilt denen, die sie errichtet haben und pflegen! Ab hier wird der Weg einfacher. Oben angekommen überkommt uns das Gefühl vom Gipfelsieg.





Da haben wir aber den Abstieg noch nicht gesehen. Ein kurzer Eintrag ins Gipfelbuch, Blasenpflaster für eine Wanderin, die das Beweisfoto schießt und das Grauen beginnt.



Die Landschaft ist jetzt völlig verändert: eine Graslandschaft mit sattem Grün und Kühen wie aus dem Bilderbuch; nur der Himmel nicht. Die Schlechtwetterperiode der letzten Wochen weicht den Boden auf und der Weg ist völlig zerfahren. Knöcheltiefer Schlamm und grobe Steine bilden den „Weg“, der eher einem Bachbett ähnelt. Hier hängt der Weg rechts, was es für mich mit der Prothese zusätzlich erschwert. Dort wo man den Fuß hinsetzen könnte, steht das Rad. Das C-Leg rettet mich vor Stürzen. Jeder Schritt muss überlegt sein. Das Rad ist Stütze und 25kg-Klotz in Einem und der Abstieg ist anstrengender als der Weg nach oben. Nach gut 3 ½ Stunden sind wir auf einem Fahrweg oberhalb von Lechleiten. Kurze Verwirrung bringen Ausschilderung und Information vom GPS und ich entschliesse mich für den Weg direkt nach unten. Er ist nicht wirklich falsch, bedeutet aber 100 Höhenmeter mehr und über die Bundesstraße nach Warth zu radeln. Ein Radbus fährt kurz vor uns an der Haltestelle vorbei. Wir wären ohnehin zu stolz dort einzusteigen. Für den Schrofepass habe ich 40% Akkukapazität verbraucht und die Reserve soll bis zum Arlbergpass reichen. Auf der Landstraße ist nicht viel Betrieb. Ein paar Motorradfahrer stören die Ruhe, die zuvor nur von meinem Fluchen durchbrochen wurde. Die Autos sind rücksichtsvoll und im Zeitalter der grünen Umweltplaketten fällt man auch nicht mehr in einer schwarzen Wolke vom Rad, wenn ein Bus vorbei kommt.

In Warth angekommen - es ist gähnende Leere und kühles Wetter - entschließen wir uns, nicht zu stoppen. Nächstes Ziel: Lech. Die Straße verläuft relativ flach, mehr Gefälle als Steigung. Nach 2/3 des Wegs lockt die Bodenalpe. Trotz völlig verdreckter Schuhe und Matschspritzer auf der Kleidung, trauen wir uns auf die Terrasse, die jetzt in der Sonne liegt.

Heiße Schokolade und Kuchen soll Kraft geben für das nächste Stück. Bei den ordentlichen Preisen haben wir auch kein schlechtes Gewissen über unsere Spuren auf Boden, Tisch und Bank. Auf der Abfahrt befreien sich die Reifen von Schlamm. Lech, der berühmte Skiort hat viele Baustellen. Man scheint nicht arm, wenn man dort verweilt und zeigt das auch gerne. Wir radeln durch. Der Aufstieg auf den Flexenpass birgt knackige Stücke. Dank E-Motor ist es für mich eigentlich kein Problem, trotzdem muss ich mit der Energie haushalten. Meine vorherigen Tests prognostizieren ca. 1000 Hm Akkukapazität und wir haben eigentlich 1200 Hm zu überwinden. Also bin ich vorsichtig und sparsam, außerdem ist es recht kühl, und ich trete ordentlich rein. Nach dem Ortsausgang kommt der steile Anstieg bis zum ersten Tunnel. Wollen wir wirklich da durch? Die Umfahrung ist von einem parkenden Bus verdeckt und in der Karte als Wanderpfad ausgezeichnet. Davon hatten wir heute schon genug und die Zeit läuft davon; also in den Tunnel. Wozu habe ich sonst die Lampen mitgeschleppt! Im Tunnel begegnen uns insgesamt 4 Autos. Es ist sehr laut hier und wir sind froh durch zu sein. Bei der Ausfahrt sehen wir, dass der Umgehungsweg zugewuchert ist. Weiter geht es stetig bergauf Richtung Zürs. Die große Lawinengalerie können wir über einen breiten Schotterweg umfahren. Ein paar Pferde kommen neugierig heran und beschnuppern mich und mein orangefarbenes Radshirt, ob es nicht doch eine Möhre ist. Doch nichts zu fressen und Nase kraulen ist langweilig. Der Herdenführer trabt ein Stück mit uns. Die Galerie ist meist geschlossen, so dass der Lärm drin bleibt. Welchen Krach Autos machen können.

Zürs ist eine Geisterstadt, keine Menschenseele ist zu sehen, kein offenes Restaurant oder Hotel. Nach kurzer Zwischenrast im Windschatten eines Hotels geht es weiter. Kurz hinter Zürs kommt der Flexen-Sattel. Die Oberarme und der Rücken schmerzen, das Bein wird schwerer und die Laune meines Freundes schlechter. Ich sage ihm, nach dem Flexen wären es nur noch so 60 Höhenmeter zum Arlbergpass. Dass dazwischen eine Abfahrt kommt verschweige ich lieber. Die Batterien vom GPS lassen nach und so genau ist ohne Licht die Karte auch nicht mehr ablesbar. Außerdem setzt das GPS-System immer wieder aus und ein Reset ist erforderlich. Auf dem Flexen ist das Wetter noch halbwegs erträglich, aber Wolken ziehen herein. Die Abfahrt zur Arlbergstraße wird zusehends nebliger. Vom Tunnel kriecht die Kälte durch und ich ziehe das Regenzeug über. Im Tunnel selbst ist die Sicht durch Nebel teilweise unter 20 m. Die Beleuchtung verwandelt die Suppe in eine milchige Brühe und ich frage mich, wo ist oben und wo unten und wo es weiter geht. Also schön langsam machen auf der schlechten Straße. Wieder auf 1600 m, der Flexensattel hatte 1773 m, ist die Einmündung auf die Arlbergstrasse. Sie ist halbwegs übersichtlich und ich nehme ordentlich Schwung mit. Der Arlbergpass ist 1793 m hoch. Also noch fast 200 Hm rauf. Der Allerwerteste brennt, das GPS zeigt dank schwacher Batterien wirres Zeug an und ich habe etwas den Überblick über die Höhe verloren und schaue besorgt auf die Akkuanzeige für den Motor. Über 80% sind raus. Wie hoch müssen wir noch? Mein Freund murrte und denkt ans Abholen lassen. Wir vereinbaren als Deadline 20:00 Uhr. Im Dunst erreichen wir den Pass, über 90% Akkuladung sind nun verbraucht und ich beginne im Rausch die Abfahrt. Nach der Galerie kurz vor St. Anton stoppe ich auf einem Parkplatz und ziehe die Regenjacke über. Es ist ganz schön frostig. Mein Freund ist nicht zu sehen und ich mache mir schon Sorgen. Nach einer Weile kommt er dann doch. Er hat sich noch vor der Galerie gegen die Kälte präpariert. Die rauschende Abfahrt geht weiter. Bei

72 km/h beginne ich zu bremsen, bevor etwas schief geht. Es kommen ein paar Kurven und schon sind wir in St. Anton-Mooserkreuz. Hier wäre der optimale Platz der Zwischenübernachtung, da hier der Verwallweg abgeht. Unser Hotel ist aber unten im Ort und wir schlängeln uns durch St. Anton. Viel ist um 20:00 Uhr im ohnehin zur Sommerzeit schwach besuchten Ort nicht los. Das Finish eines Radrennens blockiert die Ortsmitte und wir schlängeln uns irgendwie zum Hotel. Das wohlverdiente Essen ist sehr lecker Curry-Kokosrahmsuppe und Filet vom Zackenbarsch mit mediterranem Gemüse lassen mich nicht widerstehen und vom Mittelmeer träumen. Noch schnell ein heißes Bad zur Regeneration und ab ins Bett. Morgen kommt die eigentliche Challenge nach Galtür über die Heilbronner Hütte.

Der Sonntag empfängt uns mit blauen Himmel und schönstem Sonnenschein. Das Frühstücksbuffet im Hotel ist übersichtlich und gut, entspricht aber nicht meinem Anspruch an ein 4\*-Hotels. Wir halten Kriegsrat über den Tag. Der vorige Tag steckt in unseren Beinen, es sollte ein Wochenend-Trip werden und wir müssen noch ein paar hundert Kilometer nach Hause fahren um am Montag wieder zu arbeiten. Der Reiseführer von St. Anton lockt mit 3 ½ Stunden zur Heilbronner Hütte und mein Freund lässt sich daher auf die Tour ein. Am Mooserkreuz geht es über einen gut befestigten, meist geteerten Fahrweg vorbei am Verwallsee in die Rosannaschlucht. Die Berge bieten eine atemberaubende Kulisse. Der Weg steigt kontinuierlich mit sehr steilen Zwischenanstiegen, aber auch ein paar kurzen Gefällstrecken an zur Verwallhütte. Auf etwa halbem Weg lassen wir die Konstanzer Hütte liegen, es soll ja noch die Schönverwallhütte kommen. Die 3 ½ Stunden aus dem Reiseführer sind wohl bis hier her zur Schönverwallhütte oder von hier gemeint. Dort angekommen ist es Mittagszeit, das Preisschild hängt an der Tür, aber die Hütte ist zu. Also kein Kuchen, nur Müsliriegel aus dem Rucksack und die Trinkflaschen werden bedenklich leer. Hier, auf 2000 m, beginnt der Wanderweg zur Heilbronner Hütte.



Der Weg, eigentlich ein alpiner Pfad, ist zunächst flach aber von dicken Steinen durchsetzt. Ein paar Trailkünstler versuchen sich im Fahren. Wir schieben. Weit hinten im Tal sehen wir eine helle Spur über einen Grat. Ist das wirklich der Weg? Um 15:00 Uhr wollen wir in Galtür sein. „Das wird schon“ denken wir und starten. Nach einer Stunde stellen wir fest: die helle Spur ist tatsächlich der „Weg“. Zunächst überqueren wir auf einer schmalen aber gut gesicherten Brücke die reißende



Rosanna. Dann geht es mit ca. 45° Steigung Richtung Himmel. Hinter der Kuppe muss dann die Heilbronner Hütte sein. Nein, hinter der nächsten, nein nächsten... Der Pfad hängt nach rechts, ich habe Mühe, die Prothese nach vorne zu bekommen und bleibe immer wieder an Steinen hängen. Stufe für Stufe, Schritt für Schritt geht es langsam weiter.



Ich will mich nicht beklagen, ich wollte es ja und oben werde ich glücklich sein, es geschafft zu haben. Das Wasser wird knapp und knapper und die Sonne wärmt. Weit oben fülle ich meine Trinkflasche an einem kleinen Wasserlauf, der über den Weg geht. Das Wasser ist klar und schmeckt einwandfrei. Die Energie schwindet und ich merke die Höhe: die Konzentration leidet und bevor etwas passiert, nehme ich einen Beutel Energiegel. Das GPS setzt immer wieder aus und wir wissen nicht so genau, wie weit es noch ist. Um 15:00 Uhr geben wir die SMS ans Begleitfahrzeug, das meiner Frau fährt: „Kurz vor Heilbronn, kommen etwas später“. Sie ist geduldig, geht ins Cafe und wir kämpfen weiter. An den Scheidseen angekommen - ich muss aufpassen, dass ich mich jetzt nicht am Prothesenrand wund laufe- kann man endlich wieder aufs Rad. Mein Freund hat Bedenken und schiebt lieber. Ich bin ziemlich am Ende und dank Motorkraft komme ich auch durch die Schlammstellen. Der Weg ist hier einigermaßen eben und oben liegt die Heilbronner Hütte wie eine Trutzburg lawinensicher auf dem Kamm. Kurz vor dem Endaufstieg fahre ich noch durch eine Furt, bleibe an einem Stein hängen und falle hinter dem Wasser zur Prothesenseite um. Dabei rutsche ich aus dem Schaft und verkeile mich zwischen Hang und Rad. Die Sattelspitze steckt hinten im Schaft und ich kann mich mit Hilfe meines Freundes nur befreien, indem ich mich vollends aus der Prothese hebele. Es kommt gerade niemand und wenn wäre es mir jetzt auch egal. Damit sich die Unterhose nicht in den Schaft hinein verfängt und scheuert, habe ich sie außen am Schaft festgebunden und lege einen Striptease hin um die Prothese wieder richtig anzuziehen. Die Pause ist gerade recht, denn es folgt der „Fahrweg“ zur Hütte hoch. Der Motor schiebt, ich stramble was ich kann und versuche die geschätzten 30-50% Steigung auf den letzten 50 Höhenmetern hochzufahren. Doch es ist zu steil, das Vorderrad hebt ab, platsch liege ich wieder. Ein Junge kommt herbei gerannt und ich versichere ihm, dass alles o.k. sei. 2300m, ich schnaufe wie ein Staubsauger und laufe jetzt den Rest lieber zur Hütte.



Es ist 16:00 Uhr, wir planen: ½ Stunde Brotzeit, 1 Stunde Abfahrt bis Galtür. Ab hier muss es ja kontinuierlich nach unten gehen. Die Hauswürstchel mit Sauerkraut und frischem Brot locken mich. Es ist die erste Mahlzeit seit dem Frühstück, aber ich schaffe die Portion nicht ganz. Auf dem Weg nach unten wird vor einer „falschen“ Abfahrt gewarnt, die 700 zusätzliche Höhenmeter bedeuten würde. Der Hüttenwirt beschreibt den Weg noch mal genau. Draußen sind Wolken aufgezogen. Eine nette Frau macht das Beweisfoto vom Gipfelsieg.



Dann geht's los mit dem Abstieg. Das erste Stück, das bereits bei der Auffahrt zum Sturz geführt hat, ist uns zu steil und wir laufen diesmal sicherheitshalber. Eine rasante Abfahrt wäre fehl am Platz. Der weitere Weg ist einigermaßen gut, aber immer wieder von Querrinnen und faustgroßen Steinen durchsetzt. Es ist kein Flugwetter mehr für den Hubschrauber und ich mache lieber langsam und sicher. Vor der Verbellaalpe kommt der Abzweig für den „falschen“ Weg, der aber zunächst nach oben führen würde – keine Gefahr eigentlich. Kurz nach der Verbellaalpe ist wieder ein Abzweig. Wir sollen den linken Weg nehmen. Auf der Karte sieht er zwar falsch aus, da der Weg aber leicht ansteigt und nach Galtür ausgeschildert ist, können wir eigentlich nichts falsch machen.



Der Weg wird immer schlechter, die Karte zeigt, dass der bessere Weg unmittelbar unter der Staumauer des Kops-Stausees ankommt. Die 40 Höhenmeter wieder hoch zum See erscheinen uns allemal besser, als der Sturzacker direkt zum Zeinisjoch Richtung Galtür. Doch die Karte stimmt mit der Realität nicht ganz überein. Erst ca. 100 Höhenmeter unter der Krone der Staumauer kommt der Weg auf die asphaltierte Straße, die vom Montafon zum Stausee führt. Zum Zeinisjoch wären es jetzt noch mal gut 100 m bergauf. Es wird immer später, wir sind müde und wir müssen noch nach Hause fahren. Wir disponieren um und dirigieren das Begleitfahrzeug über die Silvrettastraße ins Montafon. Dort trifft kurz vor Loch unser Teerweg auf das Ende der Silvrettastraße. Die Abfahrt von 1700 auf 1140 m in einer halben Stunde fordert ihren Tribut: das Vorderrad beginnt gefährlich zu schlackern, die Hitze der Bremse verzieht die Felge. Abkühlstopp und Zentrieren der Felge sind angesagt. Beim nächsten Stopp, die Felge beginnt wieder zu schlackern, stelle ich fest, dass der Mantel wandert und das Ventil schon bedenklich schief sitzt. Jetzt nur keinen Ventilabriss riskieren! Aus dem letzten Jahr habe ich gelernt und eine Markierung an Felge und Reifen angebracht. Der Vorderreifen ist schon gut 5 cm auf der Felge gewandert. Um Zeit zu sparen, drehe ich die Felge, damit der Reifen jetzt in die Gegenrichtung wandern kann. Total erschöpft kommen wir im Montafoner Loch an, verladen die Räder und starten die Heimreise.

Das Erlebnis war gewaltig, das Ego gestärkt, der Körper völlig erschöpft. Endorphine belohnen die Anstrengung und ich stelle wieder einmal fest: es ist völlig verrückt, so eine Tour in zwei Tagen zu machen. Aber das Leben ist einfach zu kurz und zu kostbar um auf bessere Gelegenheiten zu warten!

**Mein Motto:** *Glaube nie, dass etwas nicht geht, nur weil es sich kein anderer vorstellen kann. Die Herausforderung steckt in der Suche nach dem Weg zu deinem Ziel.*